

Antwort auf eine Kleine Anfrage  
— Drucksache 10/186 —

Betr.: Verbesserung der Verkehrssituation im Unterelbe-Raum; Ausbau der B 73

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Fischer (Buxtehude) (FDP) vom 16. 9. 1982

Die Freie und Hansestadt Hamburg kommt mit dem vierspurigen Ausbau der B 73 zügig voran, so daß in Kürze die B 73 auf Hamburger Gebiet bis zur Landesgrenze (Neu Wulmstorf) vierspurig ausgebaut ist. Durch diese Ausbaumaßnahme ist der Verkehr auf dem Hamburger Teilstück der B 73 so flüssig geworden, daß eine zusätzliche Entlastungsstraße zur B 73 nicht mehr erforderlich ist. Nach Pressemeldungen soll nun aber die vierspurige Ortsdurchfahrt der B 73 durch Neu Wulmstorf wieder auf zwei Fahrspuren verengt werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Bestehen Pläne, und wenn ja welche, die vierspurige Ortsdurchfahrt in Neu Wulmstorf wieder auf zwei Fahrspuren zu verengen?
2. Warum setzt sich die Landesregierung nicht energisch dafür ein, die B 73 über Neu Wulmstorf hinaus — wie auf Hamburger Gebiet — soweit wie möglich vierspurig auszubauen?
3. Will die Landesregierung den Ausbau der B 73 deshalb nicht, damit die schlechte Verkehrssituation aufrechterhalten bleibt, um den von weiten Teilen der Bevölkerung abgelehnten Bau der A 26 zu erzwingen?
4. Welche detaillierten Untersuchungen über einen Ausbau der B 73 wurden bisher vorgenommen?
5. Aus welchen Gründen hält die Landesregierung immer noch an dem Plan einer A 26 fest?  
Welche Alternativplanungen zur A 26 gibt es?  
Wann könnte bei realistischer Betrachtungsweise die geplante A 26 von Hamburg bis Stade überhaupt frühestens realisiert werden?
6. Warum ist das Planfeststellungsverfahren für den ersten Teilabschnitt von Buxtehude bis zur Landesgrenze Hamburg, das eine Einspruchsfrist bis zum 20. 2. 1981 vorsah, bis heute noch nicht abgeschlossen?  
Wieviel Einwendungen hat es gegeben, und womit wurden sie im wesentlichen begründet?
7. Wie beurteilt die Landesregierung die Einwendungen der Stadt Buxtehude zur A 26?  
Ist die Landesregierung gewillt, sämtliche vom Rat der Stadt Buxtehude aufgestellten Bedingungen für ein Ja zur A 26 zu erfüllen, insbesondere auch das Moorbrückenverfahren anzuwenden?
8. Inwieweit ist die Landesregierung bereit, zur Verbesserung der Verkehrssituation im Unterelbe-Raum den ÖPNV vorrangig zu fördern?

## Antwort der Landesregierung

Der Niedersächsische Minister  
für Wirtschaft und Verkehr  
— 01.2 — 57.00 —

Hannover, den 2. 11. 1982

Die B 73 auf Hamburger Gebiet wird auf 4 durchgehende Fahrspuren mit Abbiegespuren in den Knotenpunkt ausgebaut. Auf niedersächsischer Seite sind, beginnend an der Landesgrenze, in der Ortsdurchfahrt Neu Wulmstorf 4 Spuren vorhanden, jedoch ohne Abbiegespuren an den Knotenpunkten.

Der Ausbau auf Hamburger Gebiet wird zwar den Verkehrsablauf verbessern, läßt jedoch die übrigen Probleme, z. B. Lärm- und Abgasimmissionen für die anliegende Bebauung, ungelöst. Der Bedarf für die parallel geplante A 26 ist in Hamburg nicht aufgegeben, die Trasse wird freigehalten.

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

Zu 1.

Die Knotenpunkte im Zuge der 4-spurigen Strecke in Neu Wulmstorf sind dadurch gefahren geneigt, daß die inneren Spuren durch Linksabbieger häufig verstellt werden, so daß Geradeausverkehre unvermittelt auf die rechte, durchgehende Fahrspur überwechseln. Dies führte zu Überlegungen der Polizei und Verkehrsbehörden, im Hinblick auf die als zeitnah angenommene Verfügbarkeit der A 26 die linken Fahrspuren als eigenständige Linksabbiegespuren umzugestalten und die Geradeausverkehre auf je eine Spur einzuschränken. Diesen Überlegungen werden die Straßenbaubehörden bis auf weiteres nicht folgen. Statt dessen ist vorgesehen, den auf Hamburger Gebiet verwirklichten Ausbaustandard auch in der OD Neu Wulmstorf fortzusetzen bis zur Kreuzung Liliencronstraße/Moorweg. Dort ist eine erhebliche Änderung der Verkehrsbelastung festzustellen.

Zu 2.

Ein durchgehender 4-spuriger Ausbau der B 73 entspricht nicht den verkehrspolitischen Zielen des Bundes und der Landesregierung. Diese sind insbesondere

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit
- die Verringerung von Lärm- und Abgasimmissionen in angebauten Ortslagen
- die Beruhigung und Wiederherstellung heute vom Durchgangsverkehr zerteilter städtebaulicher Strukturen.

Diese Ziele lassen sich nur verwirklichen durch eine Herausnahme des hier sehr starken Durchgangsverkehrs aus den Ortslagen und seine Führung über eine neue, von der Bebauung abgesetzte Trasse.

Insbesondere in den Ortsdurchfahrten — Neu Wulmstorf ausgenommen — würde ein Ausbau auf 4 Fahrspuren

- die Lärmbelastung erhöhen
- Radwege unmöglich machen
- den Umbau von Knotenpunkten mit Eingriffen in die Anliegergrundstücke erfordern.

Ein 4-spüriger Ausbau nur auf den relativ kurzen Strecken zwischen den Ortsdurchfahrten würde die Leistungsfähigkeit nicht spürbar erhöhen. Vielmehr würden an den Einschnürungen auf 2 Spuren vor den Orten zusätzliche Gefahrenstellen entstehen.

Zu 3.

Die hier unter 2. aufgezählten Nachteile lassen den Ausbau der B 73 nicht zu.

Zu 4.

Bereits in den Jahren 1968—73 wurden sehr genaue Untersuchungen über die Möglichkeiten des 4-spürigen Ausbaues der B 73 und die sich daraus ergebenden Konsequenzen durchgeführt.

Die umfangreichen Untersuchungsergebnisse — sie liegen bei den Straßenbaubehörden vor — zeigen, daß ein Ausbau auf 4 Spuren zwar technisch möglich wäre; er würde jedoch unvermeidbare Eingriffe in das Umfeld der Straße, in die Bebauung, in das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz sowie in private und öffentliche Belange nach sich ziehen.

Zu 5.

In der Regierungserklärung vom 22. 6. 1982 wird die Notwendigkeit und der politische Wille der Landesregierung betont, die verkehrliche Anbindung der Untertelregion zu verbessern.

Die B 73 gehört zu den stärksten belasteten Bundesstraßen in Niedersachsen. Da sie in ihrer Leistungsfähigkeit erschöpft ist, sind starke Verkehrsströme auf das nachgeordnete Straßennetz ausgewichen. Dies führt zu steigenden Beeinträchtigungen in den anliegenden Ortschaften. Hier kann nur eine leistungsfähige A 26 zu der notwendigen Rückverlagerung und Bündelung führen.

Die Landesregierung und die ihr nachgeordneten Behörden sehen und planen keine Alternative zur A 26.

Für den Abschnitt I (Landesgrenze Horneburg) läuft das Planfeststellungsverfahren, für den Abschnitt II (Horneburg—Stade) steht es vor der Einleitung. Den rechtswirksamen Planfeststellungsbeschluß vorausgesetzt, wäre mit Bauzeiten von rd. 5—7 Jahren für den Abschnitt I und rd. 4 Jahren für den Abschnitt II zu rechnen.

Zu 6.

Der Fortgang des Planfeststellungsverfahrens hängt entscheidend ab von der zur Zeit offenen Frage eines entsprechenden, zeitnahen Weiterbaues der A 26 auf Hamburger Gebiet. Hierzu fehlt eine verbindliche Erklärung des Hamburger Senats.

Es sind insgesamt rd. 2 500 Einwendungen gegen die Planung erhoben worden. In den Einwendungen werden im wesentlichen Bedenken aus ökologischer Sicht sowie aus Gründen des Umwelt- und Immissionsschutzes geltend gemacht. Von unmittelbar Betroffenen liegen rd. 200 Einwendungen vor, die sich zum großen Teil auf befürchtete Grundwasserabsenkungen und deren mögliche Folgen für die Erhaltung von Gebäudegründungen beziehen.

Zu 7.

Die Forderungen des Rates der Stadt Buxtehude liegen der Bezirksregierung Lüneburg als Einwendungen im Planfeststellungsverfahren vor.

Eine Entscheidung über einzelne Einwendungen, wie die der Stadt Buxtehude, wird die Bezirksregierung Lüneburg als Planfeststellungsbehörde erst nach Abschluß und Aus-

wertung des Anhörungsverfahrens mit den Trägern öffentlicher Belange und den privaten Betroffenen und nach Abwägung der verschiedenen Interessen im Planfeststellungsbeschuß treffen.

Soweit die Straßenbauverwaltung des Landes im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen angesprochen ist, werden die Stellungnahmen zu den Einwendungen bzw. Forderungen zur Zeit bearbeitet. Bereits jetzt läßt sich feststellen, daß das sog. Moorbrückenverfahren nicht notwendig ist. In umfangreichen örtlichen Versuchen wurde ein alternatives Bauverfahren entwickelt, das wesentlich wirtschaftlicher ist.

Zu 8.

Es wird angenommen, daß hier vom Fragesteller finanzielle Hilfen seitens des Landes gemeint sind. Dies unterstellt, ist darauf hinzuweisen, daß die Landesregierung nicht die Absicht hat, den öffentlichen Personennahverkehr in einzelnen Regionen oder sogar nur in einer Region des Landes, wie z. B. im Untereifelraum, vorrangig zu fördern. Soweit der öffentliche Personennahverkehr nicht von der Bundesbahn oder der Bundespost oder von anderen, dem Bund gehörenden Verkehrsunternehmen betrieben wird, gehört er zu den Angelegenheiten des kommunalen Aufgabenbereichs und wird vom Land im Rahmen seiner Möglichkeiten in allen Regionen gleichmäßig gefördert, nämlich durch Ausgleichsleistungen des Landes nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes für den Ausbildungsverkehr. Diese Leistungen betragen im Jahre 1982 ca. 69 Mio. DM.

In Vertretung  
Prof. Dr. Hellwege