

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 10/776 —

Betr.: Entlastungstraße L 490 (neu)

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Patzschke (SPD) vom 11. 2. 1983

1981 hat die Landesregierung eine weitere Verfolgung eines Planfeststellungsverfahrens für die oben genannte Entlastungsstraße ausgesetzt. Vorausgegangen waren starke Proteste vieler Salzdetfurter Bürger, die von einer Bürgerinitiative vertreten werden. Auch der Rat der Stadt hatte sich dafür ausgesprochen, daß Alternativen zur geplanten Trasse untersucht werden sollten. Insbesondere wurde damals an die Untersuchung einer möglichen Westumgehung gedacht.

Die vergleichenden Untersuchungen (Westtrasse) stehen beim Straßenbauamt Hildesheim inzwischen kurz vor ihrem Abschluß. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden voraussichtlich in absehbarer Zeit der Öffentlichkeit vorgestellt werden können. Ich will dem Ergebnis einer öffentlichen Diskussion nicht vore greifen. Ich glaube aber jetzt schon sagen zu können, daß der Bau einer Westtrasse zu Recht erhebliche umweltpolitische Bedenken und große Finanzierungsprobleme auslösen wird. Die weitere Verfolgung der bis 1981 geplanten sogenannten Osttrasse hingegen würde bedeuten, daß gegen eine deutliche Mehrheit der Bürger der Stadt Bad Salzdetfurth das „Gesicht“ der Stadt in erheblichem Maße verändert wird, einige zur Lösung anstehende Probleme aber nur verlagert werden. In vielen Gesprächen in den letzten Monaten wurde das auch von den Vertretern des Gewerbevereins in Salzdetfurth und anderen Interessenverbänden so gesehen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist sie mit mir der Meinung, daß verkehrsberuhigende Maßnahmen in Bad Salzdetfurth dringend notwendig sind?
2. Teilt sie meine Ansicht, daß die topographische Lage der Stadt eine überzeugende Lösung einer Umgehungsstraße unter besonderer Berücksichtigung von umweltpolitischen, aber auch finanzpolitischen Gesichtspunkten kaum zuläßt und daß deshalb auch die Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung (Ost- und Westtrasse) mit großer Wahrscheinlichkeit politisch nicht akzeptable Entscheidungen für die Ost- oder die Westtrasse erhoffen lassen?
3. Ist die Landesregierung bereit, eingehend zu prüfen, ob aus heutiger Sicht nicht ganz auf neue Trassenführungen verzichtet und einer innerörtlichen Lösung der Vorrang gegeben werden sollte?
4. Ist sie bereit, eine innerörtliche Lösung als Alternative zu den bisher untersuchten Trassen anzuerkennen, und sieht sie sich auch (wie bei einem möglichen Trassenausbau) entsprechend finanziell in der Pflicht?

5. Ist sie bereit, darauf hinzuwirken, daß nunmehr baldmöglichst in Abstimmung mit der Stadt Bad Salzdetfurth eine Gesamtkonzeption für eine innerörtliche Lösung erarbeitet wird?
6. Ist die Landesregierung bereit, notwendige Teilmaßnahmen — wie z. B. den Ausbau der Bahnhofstraße — unter dem Aspekt einer Gesamtkonzeption „innerörtliche Lösung“ zu sehen und über das bisher vorgesehene Maß hinaus finanziell zu fördern?

Antwort der Landesregierung

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

Hannover, den 21. 3. 1983

Bereits Anfang der 70er Jahre ist ausführlich untersucht worden, ob und wie sich die notwendige Verkehrsberuhigung im Ortskern von Bad Salzdetfurth durch innerörtliche Baumaßnahmen erreichen läßt. Dabei wurden sehr große Schwierigkeiten bei der evtl. Realisierung einer innerörtlichen Lösung deutlich. Hinzu kamen starke Zweifel an der Wirksamkeit einer solchen Maßnahme. Daraufhin wurde eine Westumgehung in Form der sog. Osttrasse konzipiert und in einmütigen positiven Ratsbeschlüssen festgelegt.

Starke Widerstände örtlicher Initiativen im anschließenden bauvorbereitenden Planfeststellungsverfahren führten zum Auftrag an die Straßenbauverwaltung, alternativ eine Westumgehung zu untersuchen. Die Möglichkeit einer Westumgehung wurde dadurch eröffnet, daß eine Linienführung über das Gelände der Kali-Chemie inzwischen nicht mehr ausgeschlossen wurde. Der Variantenvergleich zwischen der Ost- und der Westumgehung liegt vor, soweit er von der SBV zu erstellen ist. Er erstreckt sich auf

- die verkehrlichen Auswirkungen
- den straßenbautechnischen Vergleich und
- den wirtschaftlichen Vergleich.

Bisher nicht verglichen sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Städtebaues sowie der Land- und Forstwirtschaft. Diese Belange sind von der Bezirksregierung Hannover im Rahmen des zur Zeit ausgesetzten Planfeststellungsverfahrens zu untersuchen und zu werten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen wie folgt:

Zu 1.

Grundsätzlich ja. Eine Verkehrsberuhigung im Sinne einer Verkehrsumleitung wird sich vermutlich jedoch nur begrenzt erzielen lassen, da ein erheblicher Teil innerörtlicher Ziel- und Quellverkehr ist — z.B. zu den Kuranlagen — und insofern nicht verlagert werden kann.

Zu 2.

Die vorliegenden Teilergebnisse des Variantenvergleichs lassen bereits erkennen, daß jede Linienführung einer Umgehungsstraße große Eingriffe in die Landschaft und sehr hohe Kosten verursachen würde. Ob der umfassende Vergleich aller Belange die Zweckmäßigkeit einer Umgehung bestätigt oder verneint, sollte abgewartet werden.

Zu 3.

Die Landesregierung hält es für geboten, in den Vergleich der neuen Trassenführungen zusätzlich auch denkbare innerörtliche Lösungen mit einzubeziehen.

Zu 4.

Sollte sich bei dem umfassenden Vergleich eine innerörtliche Lösung als zweckmäßigste und wirtschaftlichste herausstellen, wird diese Maßnahme entsprechend den gesetzlichen und haushaltsmäßigen Verfahren beim Ausbau der Landesstraßen behandelt.

Zu 5.

Jede eventuelle innerörtliche Bau- und Verkehrslösung muß aus einer städtebaulichen Gesamtkonzeption heraus entwickelt werden. Die Landesregierung wird bei den zuständigen Behörden darauf hinwirken, daß eine solche Konzeption erarbeitet wird.

Zu 6.

Die Bahnhofstraße soll ab 1983 mit Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ausgebaut werden. In welchem Umfang diese Fördermaßnahmen in der Baulast der Stadt Bestandteil einer „innerörtlichen Lösung“ sein kann, läßt sich erst nach Vorlage eines Gesamtkonzeptes entscheiden. Das gilt auch für eine Finanzierung durch das Land. Eine weitere Mitfinanzierung des Fördervorhabens durch das Land über die nach dem GVFG vorgesehene Zuwendung von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten hinaus ist aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen nicht zulässig und kommt auch nicht in Betracht.

In Vertretung
Prof. Dr. Hellwege