

Der Bundesminister für Verkehr

StB 6/11/10/1/2 - Ispl - 2161 Bd 67

Bonn, den 19. Dezember 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Ausbau der Europastraße 8**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Erpenbeck, Rawe,
Dr. von Nordenskjöld, Dr. Ritz, Hörnemann (Gescher)
und Genossen
— Drucksache V/2319 —**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Ausbau der E 8 für den nordwestdeutschen Bereich außerordentlich dringlich ist, da diese Verkehrsverbindung für das betroffene Gebiet **erst** die Voraussetzung für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung schafft, zumal der Wirtschaftsertrag dort geringer ist als im Durchschnitt des Bundesgebietes und des Landes Niedersachsen?

Die verkehrspolitische Bedeutung, die einer zügigen Verbindung des Wirtschaftsraumes Hannover—Braunschweig mit den Niederlanden für Nordwestdeutschland zukommt, drückt sich darin aus, daß der Straßenzug Bundesgrenze (westlich Bentheim) — Rheine — Osnabrück — Bad Oeynhausen (Bundesautobahn Ruhrgebiet—Hannover) Teil der Europastraße 8 (London—Harwich—Fähre nach Hoek van Holland und nach Antwerpen—Den Haag—Utrecht—Oldenzaal—Osnabrück—Hannover—Magdeburg—Berlin—Posen—Krosniewice—Warschau—(UdSSR) ist und somit zu den in Genf von der UNO festgelegten Routen des internationalen Straßennetzes gehört. Dementsprechend wurde diese Verbindung in der zum 3. Vierjahresplan (1967 bis 1970) gehörigen Übersichtskarte — Ausbauplan und Bedarfsplan der Bundesfernstraßen — im Hinblick auf die künftige Erschließung und Strukturverbesserung des von ihr berührten Gebietes als spätere Ergänzung des Bundesautobahnnetzes mit aufgenommen; damit hat der Bund grundsätzlich die Bedeutung der E 8 anerkannt.

Die Frage indessen, ob ihrem Ausbau schon jetzt eine „außerordentliche Dringlichkeit“ zuerkannt wird, muß im Gesamtzusammenhang mit der Ausbauplanung der Bundesfernstraßen gesehen werden. Bei Berücksichtigung sowohl des bestehenden Umfanges der Verkehrsbeziehungen im Einzugsbereich der E 8 als auch des in der Fragestellung ins Feld geführten Zieles der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung kann der Neubau der E 8 auf ganzer Länge nicht als außerordentlich dringlich gelten. Eine abschnittsweise Wertung der Dringlichkeitsstufen führt zu einem Vorrang für den E 8-Abschnitt östlich der BAB-Hansalinie bei Osnabrück, zumal da eine zügige Verbindung des Raumes Osnabrück mit der Hauptstadt Hannover zwar seit Generationen angestrebt wurde, aber bisher nicht verwirklicht werden konnte; im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen vom 27. Juli 1957 ist der Abschnitt Osnabrück—Bad Oeynhausen als neue Bundesstraße ausgewiesen. Auch wird dem Bereich Ibbenbüren—Lotte im Hinblick auf die Bemühungen um eine wirtschaftliche Umstrukturierung ein gewisser Vorrang eingeräumt werden müssen.

2. Sind im 3. Vierjahresplan die erforderlichen Mittel für den Ausbau der E 8 eingeplant?

Im 3. Vierjahresplan (1967 bis 1970) ist die E 8 Bundesgrenze Bad Oeynhausen nicht auf ganzer Länge enthalten. Vielmehr konnten bei der Kz 1050 (Ortsumgehungen) und Kz 1060 (Neubau von Bundesstraßen) entsprechend den roten und rosa Eintragungen der zum 3. Vierjahresplan gehörigen Übersichtskarte nur folgende Teilstrecken der E 8 berücksichtigt werden:

in Niedersachsen:

Osnabrück—Melle—Bruchmühlen (Landesgrenze), südliche Ortsumgehung Osnabrück vom Abzweig der Ostumgehung Osnabrück (B 51) bis zur Landesgrenze bei Lotte,

Ortsumgehung Schüttorf.

in Nordrhein-Westfalen:

Von der Landesstraße 597 (Tecklenburg—Westerkappeln) bis zur Landesgrenze bei Lotte, von Bruchmühlen (Landesgrenze) bis zur Landesstraße 777 bei Ahlerbruch.

Von den für diese Teilstrecken insgesamt veranschlagten Kosten von rund 130 Millionen DM wurden bis Ende 1966 rund 17,5 Millionen DM verausgabt. Im 3. Vierjahresplan sind insgesamt 61 Millionen DM vorgesehen.

Wie schon 1967 wird auch in den Jahren 1968 bis 1970 von der haushaltsrechtlichen Möglichkeit des Mittelausgleiches im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit zu Gunsten der E 8 Gebrauch gemacht werden. Das bedeutet, daß Mittel, die infolge mangelnder Baureife oder sonstiger Behinderungen bei

anderen Bauvorhaben in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen frei werden, jeweils den obengenannten E 8-Teilstrecken zugute kommen für solche Baumaßnahmen, bei denen die technischen und rechtlichen Voraussetzungen zum Baubeginn gegeben sind.

Ein beträchtlicher Überhang in den 4. Vierjahresplan wird sich nicht vermeiden lassen.

3. Wie ist der Stand der planerischen und verfahrensmäßigen Voraussetzungen für den Ausbau der E 8

- a) von der Kreuzung der E 8 mit der Autobahn Hansalinie Osnabrück-West in östlicher Richtung
im Abschnitt Lotte bis Nahne
Nahne bis Bruchmühlen (Landesgrenze)
Bruchmühlen bis Autobahn Bielefeld/Hannover bei Bad Oeynhausen,

A. Die Teilstrecke von Lotte bis zur Anschlußstelle an der Kreuzung der E 8 mit der B 65 bei Gaste wird Ende 1968 gleichzeitig mit Vollendung der BAB-Hansalinie fertiggestellt werden.

B. Die Teilstrecke von der B 65 bei Gaste bis zur B 51/68 in Nahne wird leider erst in der 2. Hälfte 1969 für den Verkehr zur Verfügung stehen. Die Pläne sind nach §§ 17 und 18 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) rechtskräftig festgestellt bis auf den Kreuzungsbereich mit der bestehenden B 65 bei dem zu einer Evangelischen Stiftung gehörigen Hakenhof; hier ist noch mit gewissen Änderungen zu rechnen. Zudem läuft für die im Kreuzungsbereich mit der E 8 auf rund 1 km Länge auszubauende L 89 (Osnabrück—Hasbergen) noch ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren nach dem Niedersächsischen Straßengesetz.

Der Grunderwerb für diese Teilstrecke ist zu 90% getätigt. Mit Ausnahme des Bereiches Hakenhof und der K 1 (Osnabrück—Sutthausen) sind die Brückenbauwerke teils fertig, teils im Bau. Die restlichen Bauwerke und die Erdarbeiten sollen 1968 in Angriff genommen werden.

Zwischen der Vollendung der BAB-Hansalinie (Ende 1968) und der Fertigstellung der E 8 von der B 65 bei Gaste bis zur L 89 bei Hellern (2. Hälfte 1969) muß der Zubringerverkehr Osnabrück—Ruhrgebiet die alte B 65 (Rheiner Landstraße und Lotter Straße) benutzen. Nach dieser Übergangszeit wird die L 89, in deren Zug die Stadt Osnabrück 1967 den Ausbau der verlängerten Martinistraße mit Bundeszuwendungen nach Artikel 8 § 4 Steueränderungsgesetz 1966 begonnen hat, Hauptzubringer für den Verkehr in Richtung Ruhrgebiet sein.

- C. Für den bei Nahne in Kleeblattform vorgesehenen Knotenpunkt E 8/B 65 — B 51/68 ist der Grunderwerb fast vollständig getätigt. Die Bauwerke und Erdarbeiten sollen 1968 begonnen werden.
- D. Mit der Fertigstellung der Teilstrecke von Nahne bis zum Abzweig der Ortsumgehung Osnabrück (B 51) aus der E 8 kann — im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Osnabrück — im Sommer 1968 gerechnet werden. Die Brückenbauwerke sind fertiggestellt; die Erdarbeiten sind hier infolge schwieriger Bodenverhältnisse sehr witterungsabhängig.
- E. Für die Teilstrecke Voxtrup—Bissendorf läuft das Planfeststellungsverfahren nach §§ 17 und 18 FStrG. Die Erörterungstermine haben stattgefunden. Im Bereich Voxtrup liegen seitens der Gemeinde Voxtrup und Natbergen sowie des Landkreises Osnabrück behördliche Einwendungen vor; sofern diese nicht zurückgenommen werden, wird die Weisung des Bundesverkehrsministeriums nach § 18 Abs. 5 FStrG erforderlich. Nach Lage der Dinge konnte weder mit Grunderwerb noch mit Bauarbeiten begonnen werden.
- F. Für die Teilstrecke Holte—Üdinghausen liegen rechtskräftig festgestellte Pläne vor. Der Grunderwerb ist zu etwa 80% getätigt. Brückenbauwerke sind fertiggestellt, Erdarbeiten sollen 1968 folgen.
- G. Für die östlich anschließende Ortsumgehung Gesmold ist der Planfeststellungsbeschluß zwar erlassen, hat aber noch keine Rechtskraft erlangt, da fristgerecht Widerspruch eingelegt worden ist. Ergänzende Planfeststellungsverfahren laufen für die Verlegung der K 21 (Gesmold—Westerhausen) nach dem Niedersächsischen Straßengesetz und für die damit zusammenhängende Änderung der Kreuzung E 8/K 21 einschließlich Anschlußstelle nach dem Bundesfernstraßengesetz. Mit Grunderwerb wurde begonnen, auch wurden 2 Brückenbauwerke in Bau genommen. Es wird angestrebt, 1968 außer weiteren Brücken möglichst auch die Erdarbeiten in Angriff zu nehmen.
- H. Die Ortsumgehung Melle wird am 18. Dezember 1967 dem Verkehr übergeben werden.
- J. Die Teilstrecke Melle—Bruchmühlen wird von der sehr zügigen L 702 gebildet. Pläne für den kreuzungsfreien Ausbau werden vorbereitet.
- K. Für den Neubau der im Grenzbereich Niedersachsen—Nordrhein-Westfalen liegenden niedersächsischen Teilstrecke sind rechtskräftig festgestellte Pläne vorhanden. Grunderwerb ist zu 90% getätigt, ein Bauwerk wurde fertiggestellt. Das 250 m lange Brückenbauwerk über das Elsetal soll 1968 in Bau genommen werden.

- L. Für den nordrhein-westfälischen Neubauabschnitt zwischen Bruchmühlen und der BAB Bielefeld—Hannover wird z. Z. das Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG vorbereitet. Während der Trassenverlauf im Teilbereich Bruchmühlen—Eidinghausen auf Landesebene bereits abgestimmt ist, machte die Führung nordöstlich Bad Oeynhausen noch ergänzende Untersuchungen der AV erforderlich. Die Untersuchungen konnten inzwischen abgeschlossen werden; z. Z. liegt noch ein Vorbehalt der Gemeinde Rehme vor. Nach Herstellung des Benehmens mit der Landesplanungsbehörde Nordrhein-Westfalen wird das Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG weiter durchgeführt werden.

Parallel zu den grundsätzlichen Abstimmungen über die Linienführung wird z. Z. für die grenznahe Teilstrecke der E 8 zwischen Bruchmühlen und Ahlerbruch und für den Bereich nordöstlich Bad Oeynhausen zwischen der B 61 und dem Anschluß an die BAB Bielefeld—Hannover die entwurfsmäßige Bearbeitung zum Abschluß gebracht und die Planfeststellung vorbereitet. Diese beiden Teilstrecken werden in der baureifen Vorbereitung vorgezogen, um zwischenzeitlich für den E 8-Verkehr eine Mitbenutzung der z. Z. im Bau befindlichen und voraussichtlich 1970 verfügbaren neuen plankreuzungsfreien Landesstraße 777 von Ahlerbruch bis Bad Oeynhausen und der anschließenden 4-spurigen Ortsdurchfahrt Bad Oeynhausen (B 61) zu ermöglichen.

3. Wie ist der Stand der planerischen und verfahrensmäßigen Voraussetzungen für den Ausbau der E 8

- b) von der Kreuzung der E 8 mit der Autobahn Hansalinie
Osnabrück-West in westlicher Richtung
von Osnabrück bis Rheine
von Rheine bis Landesgrenze?

- A. Für den nordrhein-westfälischen Abschnitt der E 8 Lotte—Rheine ist die Linie nach § 16 FStrG im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde NRW und im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern im Jahre 1966 bestimmt worden. Abweichend hiervon sind jedoch Anfang 1967 im Bereich Rheine Gegenvorstellungen erhoben worden, an deren Ausräumung z. Z. noch gearbeitet wird. Die Auftragsverwaltung ist bemüht, die E 8 von Lotte beginnend und nach Westen fortschreitend mit dem Ziel entwurfsmäßig zu bearbeiten, daß die baureife Vorbereitung — wenigstens des Abschnittes zwischen Lotte und Ibbenbüren — 1970 abgeschlossen ist.
- B. Für den niedersächsischen Abschnitt Rheine—Bundesgrenze westlich Bentheim ist das raumordnerische Verfahren zur Bestimmung der Linienführung nach § 16 FStrG auf Landesebene in Durchführung begriffen. Es ist zu hoffen, daß die

im Bereich des Bentheimer Waldes aufgetretenen Schwierigkeiten demnächst bereinigt werden. Wenn das Benehmen mit der Landesplanungsbehörde Niedersachsen hergestellt ist, wird im Einvernehmen mit den an der Raumordnung beteiligten Bundesministern die Linie bestimmt werden können. Damit wird dann die Voraussetzung für die Aufstellung baureifer Pläne (z. B. Ortsumgehung Schüttorf) erfüllt sein.

4. Ist sichergestellt, daß die E 8 im Verwaltungsverfahren als Autobahn behandelt wird (wie im 3. Vierjahresplan ausgewiesen), und sind alle Voraussetzungen für einen zügigen Ausbau geschaffen? Wird insbesondere der Querschnitt von vornherein auf das erforderliche Maß gebracht?

Die im Bau und in Bauvorbereitung befindlichen Teilstrecken (vgl. Fragen 2 und 3) wurden bis zur Veröffentlichung des 3. Vierjahresplanes im April 1967 als Bundesstraßen angesehen. Nunmehr wird die E 8 rechtlich als Bundesautobahn behandelt; damit regeln sich Fragen des Anbaues und der Nebenbetriebe nach §§ 9 und 15 FStrG.

Grundsätzlich wurde von vornherein für die E 8 ein autobahnartiger Querschnitt (zwei durch Mittelstreifen getrennte zweispurige Richtungsfahrbahnen mit Standspur) vorgesehen. Entsprechend den Verkehrserfordernissen wird dieser Querschnitt im Bereich Osnabrück und östlich Bad Oeynhausen sofort in voller Breite gebaut; im übrigen wird einstweilen nur eine zweispurige Fahrbahn hergestellt, wobei zur Vermeidung von Fehlinvestitionen die Überführungsbauwerke für den späteren Vollausbau bemessen werden.

5. Wenn im 3. Vierjahresplan nicht genügend Mittel für die Fertigstellung der E 8 bereitgestellt werden können, sind dann die restlichen Mittel für den 4. Vierjahresplan vorgesehen?

Im 4. Vierjahresplan (1970 bis 1974) muß vorrangig der sich aus dem 3. Vierjahresplan ergebende Überhang gedeckt werden. Die weitere Finanzierung des Ausbaues der E 8 wird im Rahmen des in Vorbereitung befindlichen 2. Ausbauplanes (1971 bis 1982) zu klären sein. Es ist beabsichtigt, Dringlichkeitsstufen zu berücksichtigen, die sich aus den neuesten Erkenntnissen nicht nur über die allgemeine Verkehrsentwicklung, sondern auch über landesplanerische und raumordnerische Zielsetzungen sowie über die weitere Wirtschaftsentwicklung ergeben.

6. Bis wann ist mit der Fertigstellung der einzelnen Abschnitte zu rechnen?

Es wird angestrebt, daß zwischen der BAB-Hansalinie bei Lotte und der BAB Ruhrgebiet—Hannover bei Bad Oeynhausen 1971/72 dem E 8-Verkehr eine durchgehende leistungsfähige Verbindung zur Verfügung steht. Hierbei werden von Ahlerbruch bis Bad Oeynhausen einstweilen die neue L 777 und die 4-spurige Ortsdurchfahrt Bad Oeynhausen im Zuge der B 61 mitbenutzt werden (vgl. zu Frage 3 Pkt. L).

Der Weiterbau der E 8 von Lotte bis zur Bundesgrenze bleibt dem 1971 mit dem 4. Vierjahresplan beginnenden 2. Ausbauplan (1971 bis 1982) vorbehalten.

Georg Leber