

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8275 –

Neubau der B 210, Verkehrseinheit Schortens

Variantenuntersuchungen zu den Verkehrsproblemen in Schortens haben gezeigt, daß es Ausbaumöglichkeiten der B 210 gibt, die sowohl die Verkehrsprobleme lösen als auch den Anforderungen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und den städtebaulichen Kriterien gerecht werden. Straßenbauamt und Bezirksregierung verfolgen dessenungeachtet das Ziel eines Neubaus. Im März dieses Jahres entschied der Regierungspräsident Weser-Ems, eine der Neubauvarianten (V 1') vom Straßenbauamt Aurich für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet zu lassen, obwohl die UVS alle Neubauvarianten verworfen hatte.

Demgegenüber steht mit der Ausbauvariante C bzw. C-Trog eine Variante zur Verfügung, die aus städtebaulicher und umweltpolitischer Sicht empfehlenswert ist. Mit der Variante G, die die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Gemeinderat Schortens der Bezirksregierung vorgeschlagen haben, existiert darüber hinaus eine weitere Variante, die bisher in den Variantenuntersuchungen nicht berücksichtigt worden ist. Diese Variante sieht für Groß-Ostiem eine Entlastungsstraße parallel zur Bahnlinie vor.

Vorbemerkung

Die B 210 westlich von Jever (L 808) bis Roffhausen (OU Jever-Schortens) ist als Überhang in den vordringlichen Bedarf (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) eingestuft.

Für die Gesamtstrecke wurde am 14. November 1986 ein Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Weser-Ems eingeleitet. Zur Erzielung eines frühzeitigen Verkehrswertes für die Ortsumgehung (OU) Jever wurde die Gesamtstrecke unterteilt und in zwei Verfahren behandelt. Der Beschluß für die OU Jever ist am 31. Dezember 1992 ergangen und hat am 10. Februar 1997 Bestandskraft erlangt. Die Bauarbeiten laufen.

Das Planfeststellungsverfahren für die Verkehrseinheit Schortens konnte noch nicht zu einem Abschluß gebracht werden, da noch weitere Varianten mit ihren verkehrlichen Auswirkungen zu un-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 8. August 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

tersuchen waren – auch unter Würdigung des Gutachtens der Firma Thalen-Consult – und hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit. Die ergänzenden Untersuchungen waren in der zweiten Jahreshälfte 1996 abgeschlossen und sind durch die Bezirksregierung Weser-Ems gesamtplanerisch begutachtet worden. In diese Begutachtung wurden alle naheliegenden Varianten einbezogen, auch Ausbauvarianten sowie die Verbesserung der Schieneninfrastruktur. Die Begutachtung erhält auch Aussagen zu einer bahnparallelen Lösung.

In der Gesamtabwägung fiel die Entscheidung für die Variante 1* unter Berücksichtigung aller relevanten Belange. Für diese Variante ist ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich, in dem alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens bleibt abzuwarten.

Die Durchführung der vorgenannten Verfahren sowie der zugehörigen Untersuchungen obliegt dem Land Niedersachsen als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen gemäß Artikel 90 GG. Diese trägt hierfür die alleinige Verantwortung.

Verfahrensrecht/Recht

1. Genügt nach Einschätzung der Bundesregierung die Entscheidung des Regierungspräsidenten Weser-Ems zugunsten der Neubauvariante (V 1*) den Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes, nach dem Ausbau von Straßen Vorrang vor dem Neubau zu geben ist?

Die Bundesregierung geht von einer angemessenen Gesamtabwägung der gesamtplanerischen Begutachtung aus. Ein Vorrang des Ausbaus gegenüber einem Neubau wird durch das Bundesfernstraßengesetz nicht vorgegeben.

2. Ist die Bundesregierung ggf. bereit, zugunsten der übergeordneten Ziele des Bundesfernstraßengesetzes auf Prüfung einer Ausbauvariante der B 210 zu bestehen?

Wenn ja, unter welchen Umständen?

Wenn nein, warum nicht?

Da der Bundesregierung bislang ausreichend detaillierte Unterlagen nicht vorliegen, ist eine Beantwortung nicht möglich. Sollte sich nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens bei Vorlage der üblichen Planungsunterlagen durch das Land Niedersachsen beim Bundesministerium für Verkehr (BMV) eine nicht genügende Prüfung entscheidungserheblicher Varianten durch das Land herausstellen, wird die Bundesregierung Entsprechendes veranlassen.

3. Sind der Bundesregierung Gründe bekannt, aufgrund derer die vorgeschlagene Variante G nicht in den Abwägungsprozeß einbezogen wurde?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß alle entscheidungserheblichen Varianten in den Abwägungsprozeß einbezogen worden sind.

4. Ist die Bundesregierung bereit, im Rahmen der Prüfung der Planungsunterlagen der Auftragsverwaltung des Bundes auf eine nachträgliche Berücksichtigung dieser Variante zu drängen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung einen möglichen Verzicht auf die Verkehrseinheit Schortens, wenn es sich nach Auffassung des Straßenbauamtes Aurich wie auch des Oberverwaltungsgericht Lüneburg bei den Ausbaumaßnahmen B 210 Jever und Schortens um zwei eigenständige und unabhängige Verkehrseinheiten handelt?

Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Verkehrseinheit Schortens um eine Teilstrecke des Vordringlichen Bedarfes (Überhang) des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, dessen gesetzlicher Auftrag zu erfüllen ist. Die OU Schortens steht dabei nicht zur Disposition.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß sich in einer Unterschriftenaktion bisher über 5000 wahlberechtigte Bürgerinnen und Bürger Schortens für einen moderaten Ausbau der vorhandenen Bundesstraße und gegen einen Neubau ausgesprochen haben?

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis von einer Unterschriftenaktion.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß in der Variantenuntersuchung des Straßenbauamtes Aurich das Gutachten der Firma Thalen-Consult keine Berücksichtigung findet, das zum Ergebnis hatte, daß die alte B 210 bei Verbesserungen der Knotenpunkte die prognostizierte Verkehrsmenge des Jahres 2010 bewältigen kann?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die UVS nach mündlicher Präsentation im April 1994 zwei Jahre lang vom Straßenbauamt Aurich zurückgehalten wurde und der Gemeinde Schortens erst im Herbst 1996 die schriftliche Ausfertigung zugestellt wurde?

Einzelheiten der Planungsabläufe liegen in der Verantwortung des Landes Niedersachsen als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß weder die Ergebnisse der UVS noch des städtebaulichen Gutachtens, noch die Ergebnisse der Thalen-Consult-Auswertung bei der Entscheidung für einen Neubau eine Rolle spielen?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

Finanzen/Kosten-Nutzen-Analyse

10. Welche Kosten (aktueller Kostenstand) sind insgesamt für die Verkehrseinheiten Jever und Schortens veranschlagt, und wie verteilen sie sich auf die beiden Verkehrseinheiten?

Der Bedarfsplan enthält 82,3 Mio. DM Gesamtkosten für die Verkehrseinheiten Jever und Schortens.

11. Welche Mehrkosten gegenüber der Ursprungsplanung sind für die Verkehrseinheiten Jever entstanden, und mit welchen Kosten rechnet man für die Verkehrseinheit Schortens?

Die aktuellen Gesamtkosten sind für die Verkehrseinheit Jever mit 56,4 Mio. DM und für die Verkehrseinheit Schortens (Variante 1 *) mit 45,4 Mio. DM veranschlagt.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß eine neue Bundesstraße für mindestens 45 Mio. DM im Norden von Schortens gebaut werden soll, wenn gleichzeitig die parallel zur Bundesstraße verlaufende Bahnlinie für über 20 Mio. DM saniert wird?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

Naturschutz/Umweltschutz/Umweltverträglichkeitsstudie

13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der UVS, die zu dem Ergebnis kommt, daß die Variante 1 (Neubau der B 210) die höchsten ökologischen Risiken für alle umweltrelevanten Schutzgüter (Mensch eingeschlossen) beinhaltet?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

14. Wie ist der geplante Neubau der B 210 vor diesem Hintergrund mit dem seit 1994 existierenden Staatsziel „Umweltschutz“ (Artikel 20 a Grundgesetz) zu vereinbaren?

Die Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen unterliegt in den verschiedenen vorgeschriebenen Planungsschritten einer permanenten Überprüfung. Hierzu gehören nicht erst seit 1994 auch die Belange des Umweltschutzes. Die Bundesregierung geht davon aus, daß diese bei der Planung der OU Schortens angemessen berücksichtigt werden.

15. Welche Bedeutung bzw. Gewichtung haben für die Bundesregierung die Ergebnisse der UVS und des städtebaulichen Gutachtens im Rahmen der Abwägung aller Güter?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die Naherholungsgebiete im Norden von Feldhausen, Heidmühle und Ostiem zerschnitten, verlärm und zerstört werden?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

17. In welcher Höhe sind die Umweltkosten in die Nutzen-Kosten-Analyse eingegangen?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

18. Ist alternativ zum Straßenbau ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region untersucht worden?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

Wasserschutz

19. Wie gewichtet die Bundesregierung das öffentliche Interesse am Schutz des Grund- bzw. Trinkwassers im Vergleich zum öffentlichen Interesse an einem schnelleren Verkehrsfluß unter dem Gesichtspunkt, daß es Möglichkeiten zum Ausbau der vorhandenen Bundesstraße gibt und somit keine zwingende Notwendigkeit, eine neue Straße in die Nähe von Entnahmebrunnen zu bauen?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die Bezirksregierung die Wasserschutzzonen neu berechnen läßt?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

21. Gibt es einen Zusammenhang zwischen einer neuen Schutzzonenfestlegung und dem geplanten Neubau der B210?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

22. Wie stuft die Bundesregierung das Gefahrenpotential durch einen Straßenneubau für das Grundwasser im Bereich Feldhausen ein?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

Verkehrszahlen/Verkehrslenkung

23. Hält die Bundesregierung die Ziel- und Quellverkehrbefragung der Firma Steigerwald/Schönharting aus dem Jahr 1987, die als Grundlage der verkehrlichen Variantenuntersuchung dieser Firma dient, noch für aktuell, insbesondere vor dem Hintergrund, daß das damals im Ortsteil Roffhausen noch existierende Großunternehmen AEG Olympia mit mehreren tausend Mitarbeitern inzwischen geschlossen wurde?

Wenn nein, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dieser Veränderung?

Die Untersuchungen der Firma Steigerwald/Schönharting wurden 1996 aktualisiert.

24. Wie wertet die Bundesregierung die Tatsache, daß das Autobahneubauamt in Oldenburg von der Gemeinde Schortens vorgeschlagene verkehrslenkende Maßnahmen abgelehnt hat?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

Lärm/Lärmschutz

25. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß die bislang gebündelte Lärmemission nun auf zwei Straßen verteilt werden soll?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

26. Inwieweit treffen die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV vom 21. Juni 1990) auf die vorhandene B 210 zu, und was bedeutet das für die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen?

Die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes – 16. BImSchV) vom 21. Juni 1990 sind bzw. werden im Planfeststellungsverfahren beachtet.

27. Stehen den Anwohnern an der vorhandenen B 210 im Fall eines Neubaus Lärmschutzmaßnahmen zu?
Wenn ja, in welchem Umfang?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß in den planungsrechtlichen Verfahren auch diese Frage geprüft wird.

Zeitraumen

28. Wann ist mit der Fertigstellung der Umgehung Jever (Verkehrseinheit Jever) zu rechnen, und für welches Jahr ist die Fertigstellung der Verkehrseinheit Schortens geplant?

Die Fertigstellung der Verkehrseinheit Jever erfolgt voraussichtlich 1999/2000. Da die Fertigstellung der Verkehrseinheit Schortens vom Fortgang der weiteren Planungsschritte abhängig ist, kann diese Frage z. Z. noch nicht beantwortet werden.

Städtebau

29. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß als logische Konsequenz der städtebaulichen Beurteilung die Entscheidung für die Variante C oder C-Trog mit Lärmschutzmaßnahmen fallen muß, zumal diese Lösung die kostengünstigere ist?

Auf die vorangestellten Ausführungen wird verwiesen.

30. Wie wäre der Verfahrensverlauf, um eine Ausbauvariante in das Planfeststellungsverfahren einbringen zu können?

Wenn eine entscheidungsrelevante Ausbauvariante in das Planfeststellungsverfahren eingebracht werden sollte, wäre der planungsrechtlich vorgeschriebene Verfahrensablauf einzuhalten.

31. Ist dazu ein neues Raumordnungsverfahren notwendig, oder gibt es ein schnelleres Verfahren?
Wenn ja, welches?

Ob ein neues Raumordnungsverfahren erforderlich ist, ergibt sich aus den einschlägigen landesrechtlichen Vorschriften.

