

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8662 –**

Ortsumgehung Brome (B 248) im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist das Projekt Ortsumgehung Brome enthalten. Für einen Straßenneubau von 5 Kilometern an der Bundesstraße 248 im Landkreis Gifhorn (Niedersachsen) sind 9 Mio. Euro veranschlagt. Das BMVI kommt auf ein Verhältnis des erwarteten Nutzens gegenüber den geplanten Kosten von 5,4 und begründet das Vorhaben mit städtebaulichen Zwängen und einem aktuell unzureichenden Ausbauzustand.

Aufgrund der zukünftigen Verkehrssituation vor Ort und nicht vollumfänglich einbezogenen Auswirkungen des Projekts sind Planung und Einstufung in den BVWP-Bedarf der Ortsumgehung für die Fragesteller nicht nachvollziehbar.

1. a) Welche Prüfungen des Straßenprojekts haben durch die Bundesregierung im Rahmen des BVWP 2030 mit welchem jeweiligen Ergebnis stattgefunden?

Der Ortsumgehung (OU) Brome liegt – wie allen im Rahmen des BVWP bewerteten Projekten – eine gesamtwirtschaftliche, umweltfachliche, städtebauliche und raumordnerische Bewertung zugrunde. Die Ergebnisse dieser Bewertungen sind dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des BVWP 2030 zu entnehmen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B248-G10-NI/B248-G10-NI.html).

-
- b) Wurden dabei auch Alternativen zur Ortsumgehung geprüft, wenn ja, welche, und mit welchem jeweiligen Ergebnis?

Nein.

- c) Welche Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) und FFH-Verträglichkeitsprüfungen (FFH: Fauna-Flora-Habitat) sowie spezielle artenschutzrechtliche Prüfungen wurden bereits durchgeführt, und mit welchem jeweiligen Ergebnis?

Folgende Untersuchungen wurden durchgeführt:

Untersuchung / Ereignis	Jahr	Ergebnis / Folge
Machbarkeitsstudie, Risikoabschätzung entsprechend § 8 NNatG	2001	Favorisierung einer weiten, länderübergreifenden Nordumgehung nördlich Wendischbrome
Meldung des sachsen-anhaltinischen Teils des Naturraums „Ohreaue“ als FFH-Gebiet an die EU-Kommission	2004	Der sachsen-anhaltinische Teil der Ohreaue unterliegt dem Regime des europäischen Naturschutzrechts
Meldung des niedersächsischen Teils des Naturraums „Ohreaue“ und des Bromer Buschs als FFH-Gebiet an die EU-Kommission	2005	Die gesamte Ohreaue und der Bromer Busch unterliegen dem Regime des europäischen Naturschutzrechts.
Umweltverträglichkeitsstudie	2007	Aus Umweltsicht wird die enge Südumgehung als am günstigsten beurteilt.
FFH-Verträglichkeitsprüfung	2007	Die weite Südumgehung wird als nicht realisierbar eingestuft. Die enge Südumgehung ist als einzige Variante FFH-verträglich.
Raumordnungsverfahren	2008 bis 2009	Die weite Südumgehung ist im Sinne von § 34 c Abs. 2 NNatG bzw. § 45 Abs. 2 NatSchG LSA ein unzulässiges Vorhaben. Der punktuelle Ausbau der Ortsdurchfahrt Brome ist aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar. Die enge Südumgehung ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar.

Im Rahmen der Aufstellung der detaillierten RE-Vorentwurfsunterlagen wurde durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt, der eine wesentliche Grundlage für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie auch für Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft darstellt. Er erfüllt auch die Anforderungen gemäß § 6 Absatz 3 UVPG für diese Schutzgüter. Des Weiteren wurden ein Artenschutzbeitrag und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt.

2. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand des Projekts Ortsumgehung Brome?

Zurzeit werden durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung die Planfeststellungsunterlagen erstellt.

- b) Bis wann rechnet die Bundesregierung voraussichtlich mit dem Planfeststellungsbeschluss?

Gemäß Disposition der niedersächsischen Straßenbauverwaltung ist der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für Ende 2018 geplant.

3. a) Mit welchen Effekten rechnet die Bundesregierung bezüglich der zukünftigen Verkehrsbelastung innerorts sowie auf der Ortsumgehung bis zum Jahr 2030 (bitte auch zum Vergleich die heutige Verkehrsbelastung nennen)?

Die querschnittsbezogenen Kfz-Belastungsdifferenzen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) zwischen Planfall und Bezugsfall 2030 können Abbildung 6 des Projektdossiers in PRINS (s. Antwort zu Frage 1a) entnommen werden.

- b) Auf welcher Grundlage sind die Effekte für das Jahr 2030 ermittelt worden?

Die Effekte sind auf Basis eines für den BVWP 2030 entwickelten Verkehrsmodells und der Verkehrsprognose 2030 ermittelt worden.

- c) Wie errechnet sich ein relativ hoher Nutzen gegenüber entstehenden Kosten (laut Entwurf des BVWP 2030: Nutzen-Kosten-Verhältnis 5,4) bei einer verhältnismäßig geringen angegebenen Verkehrsbelastung von ca. 4 000 Fahrzeugen pro Tag und gleichzeitig relativ hohen Eingriffen in Natur und Landschaft?

Einzelne Nutzenkomponenten können der Tabelle 1.7 im o. g. Projektdossier entnommen werden. Ein verhältnismäßig hoher Anteil des Gesamtnutzens ergibt sich daraus, dass dem Lkw-Verkehr durch die Ortsumgehung erhebliche Zeitgewinne entstehen, da in der Ortsdurchfahrt Brome ein Verkehrsengpass besteht. Dort kann der Verkehr derzeit nur mit lichtsignalgeregelten Einrichtungsverkehr um eine enge 90-Grad-Kurve geführt werden, die für Lkw über 10 m Fahrzeuglänge seit 1993 ganz gesperrt ist. Für diese Fahrzeuge besteht über die B 248 keine direkte Verbindung zum nächst gelegenen Ort Rohrberg in Sachsen-Anhalt. Der Lkw-Verkehr wird seit dieser Zeit länderübergreifend von Brome nach Rohrberg über eine rund 20 km längere Umleitungsstrecke geführt. Die Umleitungsstrecke nutzt überwiegend das nachgeordnete Straßennetz weiträumig südlich um Brome herum und belastet Strecken und Ortsdurchfahrten, die für die Aufnahme dieses Verkehrs nur eingeschränkt geeignet sind.

4. Welche Rolle spielt bei der Bewertung der Status des Ortes Brome als „Staatlich anerkannter Erholungsort“, und mit welchen für die Aufstellung des BVWP 2030 relevanten Folgen?

Die städtebauliche Beurteilung des Projektes wird als gering eingestuft (s. 1.10 im o. g. Projektdossier). Der Status von Brome als „Staatlich anerkannter Erholungsort“ hat insofern keine wesentliche Rolle bei der Bewertung gespielt.

5. a) Welche Zerschneidungseffekte zwischen der Ortslage und dem Naherholungsbereich im Bromer Busch sowie zu den dortigen Sportanlagen würden durch den Verlauf der geplanten Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung eintreten?

Die Zerschneidungseffekte zwischen der Ortslage und dem Naherholungsbereich im Bromer Busch sowie zu den dortigen Sportanlagen sind gering, da das untergeordnete Straßennetz entsprechend angepasst wird und alle Flurstücke nach dem Bau der Straße wieder zu erreichen sind. Außerdem verbleibt die K 94 („Steimker

Straße“) in ihrer jetzigen Lage und erschließt auch weiterhin die Sportanlagen einschließlich des Naherholungsgebietes im Bromer Busch.

- b) Welche Wegbeziehungen zu Sport- und Freizeitstätten und Naherholungsgebieten würden durch den Verlauf der geplanten Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung gekappt werden?

Es werden keine vorhandenen Wegebeziehungen zu bestehenden Sport- und Freizeitstätten sowie Naherholungsgebieten gekappt. Durch die Anordnung paralleler Wirtschaftswege zur Flächenerschließung und neuer Kreuzungsbereiche im Verlauf der Ortsumgehung bleiben vorhandene Wegeverbindungen erhalten bzw. werden wiederhergestellt.

6. Welcher Eingriff in die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen würde durch den Verlauf der geplanten Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung eintreten (bitte betroffene landwirtschaftlich genutzte Fläche und gegebenenfalls Kompensation nennen)?

Nach derzeitigem Planungsstand werden für die Ortsumgehung einschließlich trassennaher Kompensationsmaßnahmen, die Wiederherstellung von Wegenetzen sowie für Restflächen ca. 13,12 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche beansprucht. Die Anpassung der Wegenetze erfolgte dabei bereits in Hinblick auf eine mögliche Flurbereinigung, bei der ein Teil des Flächenverbrauches kompensiert werden kann. Für Maßnahmen im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung außerhalb des Trassenbereiches werden nochmals ca. 15,23 ha beansprucht.

7. a) Welche Wildtierarten wären jeweils in welcher Form durch den Verlauf der geplanten Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung betroffen, und wie würde sich jeweils deren Population entwickeln?

Als „Wildtierarten“ werden im Artenschutzbeitrag alle vorkommenden europäischen Vogelarten, Amphibien, Säugetiere, Fledermäuse, Reptilien, Libellen und Fische betrachtet. Die Betroffenheiten und die zu erwartende Populationsentwicklungen werden im Artenschutzbeitrag abgearbeitet und zum Teil einer einzelartbezogenen Prüfung unterzogen.

- b) Welche Biber- oder Fischotterarten wären jeweils in welcher Form durch den Verlauf der geplanten Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung betroffen, und wie würde sich jeweils deren Population entwickeln?

Bieber (*Castor fiber*) und Fischotter (*Lutra lutra*) kommen im Untersuchungsraum vor und werden als streng geschützte Arten (Anhang IV der FFH-Richtlinie) einer artenschutzrechtlichen Betrachtung unterzogen. Die artenschutzrechtliche Prüfung ergab, dass Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 BNatSchG durch Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden können.

- c) Welche Auswirkungen hätte der Verlauf der geplanten Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung auf bestehende Retentionsflächen, und in welcher Weise würden diese kompensiert werden?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

8. Inwieweit kam die Bundesregierung zum Ergebnis, dass ein Biodiversitätsschaden zu befürchten ist, der nach dem Umweltschadengesetz (USchadG) in Verbindung mit § 19 des Bundesnaturschutzgesetzes zu ahnden wäre?

Nach Abarbeitung der Eingriffsregelung in den Planfeststellungsunterlagen (UVPG-Unterlagen, Artenschutzbeitrag und FFH-Verträglichkeitsprüfung) und unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass kein Biodiversitätsschaden entsteht.

9. Inwieweit hat der vorgesehene Lärmschutz auch Auswirkungen auf Vogelarten, die in Baumkronen nisten (bitte Vogelarten und jeweilige Auswirkungen nennen)?

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, insofern ergeben sich dadurch bedingt keine Auswirkungen auf Vogelarten, die in Baumkronen nisten.

10. Inwieweit wird bei Planungen der Ortsumgehung nach Kenntnissen der Bundesregierung auch der Hochwasserschutz am Gewässer Ohre einbezogen?

Die Bemessung von wassertechnischen Anlagen und Bauwerken im Zuge von Gewässerquerungen sind Bestandteil des detaillierten RE-Vorentwurfs und der Planfeststellungsunterlagen. Nach Festsetzung des Überschwemmungsgebietes der Ohre im Landkreis Gifhorn im September 2011 wurden im Zuge der Planungen weitere hydrologische Sonderuntersuchungen durchgeführt. Ein Gutachten betrachtet dabei insbesondere die Auswirkungen der Trasse und des geplanten Bauwerkes über die Ohre in Hinblick auf das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet. Die Kompensation betroffener Retentionsflächen zur Erhaltung des Hochwasserschutzes wurde bei den Planungen berücksichtigt und mit der zuständigen Wasserbehörde abgestimmt.

11. Welche Bedenken aus Sicht des Denkmalschutzes bezüglich möglicher Beeinträchtigung der Sichtbeziehung auf und von dem Ensemble Burg Brome sowie bezüglich der Baudenkmäler im Landkreis Gifhorn bestehen nach Kenntnissen der Bundesregierung?

Die Bedenken des Denkmalschutzes sind bereits aus dem Raumordnungsverfahren bekannt und wurden entsprechend berücksichtigt. Durch eine weitgehend geländenahe Streckenführung kann die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen weitgehend vermieden werden. So wird z. B. die Sicht aus Richtung Ortslage (Burg) auf die erforderliche Dammlage der Trasse im Bereich Ohre-Querung durch die bereits vorhandenen Strukturen (Wälder, Kleingärten, Kläranlage) weitgehend abgeschirmt. Durch eine angepasste begleitende Bepflanzung kann die Trasse weiter in die vorhandene Landschaft eingebunden werden.

