

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kosten, Flächenverbrauch und Umweltauswirkungen des geplanten Straßenneubaus B 210n Aurich

Im Landkreis Aurich in Ostfriesland ist seit vielen Jahren der Neubau eines zwei- bis dreistreifigen Straßenprojektes im Gespräch, das insbesondere aus einer Ortsumfahrung um Aurich sowie einem Autobahnzubringer über Ihlow an die A 31 in Riepe besteht.

Sein Bau ist mit einer hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden. Das Gesamtprojekt würde unter anderem die Westerender Ede, ein als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) ausgewiesenes, wertvolles Fließgewässer, erheblich beeinträchtigen, bisher unzerschnittene Kernräume über mindestens 11 Kilometer zerschneiden und allein für den Bau der Trasse fast 100 ha Land verbrauchen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B210-G10-NI/B210-G10-NI.html). Zuzüglich der Fläche für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist die Flächengesamtinanspruchnahme weitaus höher.

Die Trasse verläuft zudem durch eine Jahrhunderte alte Kulturlandschaft in Ostfriesland, die Wallhecken. Wallhecken sind Ergebnis einer traditionellen landwirtschaftlichen Nutzung und stehen heute unter Naturschutz. Durch ihre vernetzte Struktur fördern sie die Ausbreitung von Pflanzen und Tieren. Die Landkreise Aurich, Leer und Wittmund zählen heute mit zusammen 5 700 Kilometern Wallhecken zu der Region in Niedersachsen mit dem dichtesten Wallheckennetz (Wallhecken – Informationen zum Förderprogramm, www.nlwkn.niedersachsen.de/naturschutz/biotopschutz/wallheckenprogramm_ostfriesland/das-wallheckenprogramm-ostfriesland-44180.html).

Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz schlägt das Umweltbundesamt vor, das Vorhaben ganz aus dem Entwurf zu streichen (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrsweegeplan-besteht-eigene).

Der Straßenneubau stößt vor Ort auf große Ablehnung. Neben der Kritik an den Kosten für Natur, Umwelt, dem hohen Flächenverbrauch des Neubauvorhabens sowie dem Eingriffen in die wertvolle Kulturlandschaft bestehen Zweifel an der tatsächlichen Entlastungswirkung (www.oz-online.de/-news/artikel/103489/Buergerinitiative-B-210n-fuer-Aurich-unnoetig).

Trotz des Widerstandes vor Ort und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Strategischen Umweltprüfung ist das Vorhaben im Bundesverkehrsweegeplan weiterhin in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge des zwei- bzw. des dreistreifigen Neu- und Ausbaus versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?
b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?
c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?
d) Hat die Bundesregierung bereits eine Einschätzung der Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?
Wenn ja, wie hoch ist diese?
Wenn nein, wieso nicht?
Wenn nein, wie ist es aus Sicht der Bundesregierung dennoch möglich, den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens abzuschätzen?
2. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?
b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?
c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?
3. Welche Steigerung der Grundstückspreise entlang der geplanten Trasse hat die Bundesregierung in den letzten Jahren seit 2010 beobachtet, von welchen Kostensteigerungen geht sie für die folgenden Jahre bis 2030 aus, und welchen Anteil haben die Grundstückskosten an den aktuellen gesamten Projektplanungskosten?
4. a) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aktuell für das Gesamtprojekt sowie für die Teilabschnitte jeweils aus?
b) Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für das Neubauvorhaben (bitte nach Kostenkomponenten und Teilprojekten aufschlüsseln und jeweilige Kostenhöhe angeben)?
5. In welchem Planungsstadium befinden sich die einzelnen Teilprojekte, und für welchen jeweiligen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung einen Baubeginn der einzelnen Abschnitte vor (bitte aktuellen Stand angeben)?
6. a) Welche Auswirkungen hatte die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit der B 210n auf die Dringlichkeitseinstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf im Rahmen der BVWP-2030-Aufstellung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Vorhaben gemäß der angewandten Methodik als Bundesstraße nicht für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf mit der zusätzlichen Bezeichnung „Engpassbeseitigung“ infrage kommt?
b) Welche Auswirkungen hat die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit auf den weiteren Planungsprozess?

7. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Wallhecken um Aurich in Hinblick auf ihren Wert als Kulturlandschaft?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Wallhecken um Aurich in Hinblick auf ihren Wert für den Tourismus in der Region?
 - c) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Wallhecken um Aurich in Hinblick auf ihren Wert für die Natur?
8. a) Welche Beeinträchtigungen erwartet die Bundesregierung für die Wallheckenlandschaft um Aurich?
 - b) In welchem Erhaltungszustand befinden sich die noch bestehenden Wallhecken um Aurich?
 - c) Auf welcher Länge würde das Gesamtvorhaben die historische Wallheckenlandschaft und den Upstalsboom durchschneiden?
 - d) Wurden die negativen Auswirkungen auf die Wallheckenlandschaft bei der Dringlichkeitseinstufung des Vorhabens berücksichtigt?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?
 - e) Welche Förderprogramme gibt es zum Schutz der Wallheckenlandschaft nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Ersatzmaßnahmen sind in Bezug auf das Vorhaben vorgesehen?
9. a) Wie hoch ist aktuell der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in den Ortsdurchfahrten im Zuge der B 72 und der B 210 in Aurich?
 - b) Inwiefern wurde der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in die BVWP-2030-Bewertung berücksichtigt?
 - c) Liegen der Bundesregierung Prognosedaten zum Ziel- und Quellverkehr in Aurich im Jahr 2030 vor?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?
10. a) Geht die Bundesregierung davon aus, dass die im Projektinformationssystem (PRINS) dargestellten Straßenraumeffekte beim Neubau der B 210n, die zu der dort genannten Bewertung der städtebaulichen Bedeutung geführt haben, ohne Umbau der Ortsdurchfahrten zum Tragen kommen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung zur Abrufung des dargestellten Potentials, und inwiefern werden diese bereits in die Nutzen-Kosten-Analyse eingerechnet?
- b) Wer trägt aus Sicht der Bundesregierung die Kosten, die notwendig sind, um die im PRINS genannten Umgestaltungspotentiale tatsächlich abzurufen, damit sich die versprochene Entlastungswirkung tatsächlich einstellt?
11. Welche Auswirkungen hat der Bau der B 210n aus Sicht der Bundesregierung auf die Landwirtschaft in der Region, und wie viel landwirtschaftlich genutzte Fläche wird durch das Vorhaben in Anspruch genommen (bitte in Hektar sowie in Prozent des gesamten Flächenverbrauchs angeben)?
12. a) Wie hoch ist das Unfallaufkommen auf den Ortsdurchfahrten aktuell (bitte für die Jahre ab 2010 aufschlüsseln)?
 - b) Handelt es sich bei den Ortsdurchfahrten B 72 bzw. B 210 um einen Unfallschwerpunkt?

13. Hat die Bundesregierung eine Ex-post-Analyse darüber, inwiefern die seit dem BVWP 2003 umgesetzten Ortsumfahrungen jeweils überhaupt zu einer innerörtlichen Entlastung geführt haben, wenn an der jeweiligen Ortsdurchfahrt keinerlei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt wurden?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- Wenn nein, warum nicht?
14. Hat der Bund im Rahmen der Aufstellung eine sogenannte Null-Plus-Variante als Alternative zum Neubauvorhaben B 210n überprüft?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
- Wenn nein, warum nicht?
15. Haben bezüglich des Neu- und Ausbauvorhabens Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vertretern oder Mandatsträgern aus der Region stattgefunden?
- Wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt?
16. a) Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen erhalten, die die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit Blick auf den Gesamtplan thematisieren?
- b) Was waren zusammengefasst die wesentlichen Argumente dieser Stellungnahmen (bitte unter Beachtung, dass nach den Inhalten der eingegangenen Stellungnahme gefragt wird, nicht nach ihrer Anzahl)?
- c) Inwiefern wurden die in Frage 16b genannten Argumente bei der Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt?

Berlin, den 18. Oktober 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion