

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Eva Bulling-Schröter, Dr. Diether Dehm, Jutta Krellmann, Sabine Leidig und der Fraktion DIE LINKE.

Kosten und Folgen der Ortsumgehung Ritterhude

Die Ortsumfahrung (OU) Ritterhude ist in der Übersicht der Länderanmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 als zu untersuchendes Vorhaben festgeschrieben („Übersicht über die laufenden und die für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagenen Vorhaben der Bundesfernstraßen“, Stand: 5. September 2014, S. 23).

Im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2003 wurde das Vorhaben bei der Entlastung von Ortsdurchfahrten mit „keine nennenswerte Entlastung“, bei der Raumwirksamkeit mit „keine Bedeutung/Wirkung“ und bei der Umweltisikoabschätzung mit „sehr hohes Umweltisiko“ bewertet. Nach derzeitigem Planungsstand werden 35 Gräben und drei große Fließgewässer gequert. Teile der Grabensysteme werden „neu geordnet“. Entsprechend der Planungen ist im Bereich der Hammeniederung, wo Moormarschen und kleiüberlagerte Torfe anstehen, ein umfangreicher Bodenaustausch oder eine Überschüttung erforderlich. Die Moorböden müssten bis zu einer Tiefe von vier Metern auf einer Trassenbreite von 20,5 Metern gegen Sand ausgetauscht werden. Dies kann zu Entwässerung der oberhalb liegenden Flächen führen, da die wasserdurchlässigen Sande das bisher durch die stauenden Torfschichten gebundene Wasser Richtung Hamme abführen. Die Entwässerung würde eine Verschlechterung der Lebensraumqualität der betroffenen Flächen verursachen, die weit über die prognostizierten Beeinträchtigungen hinausgeht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Haben sich die Umweltisikoabschätzung, die Raumwirksamkeitsabschätzung und die Entlastungserwartung der Bundesregierung zur B74n seit dem Jahr 2003 verändert (bitte begründen)?
2. Welche konkreten Auswirkungen auf die geschützten Lebensräume erwartet die Bundesregierung durch den Bau der B74n?
3. Sind die zu erwartenden Auswirkungen des Gesamtprojektes auf die Umwelt nach Auffassung der Bundesregierung mit § 35 des Baugesetzbuches (BauGB) vereinbar?

Wenn ja, warum?

4. Soll der durch den Bau verloren gehende Rückhalteraum für Überschwemmungen ausgeglichen werden?

Wenn ja, wie und in welchem Umfang?

Wenn nein, warum nicht?

5. Wird bei der Bewertung der Trasse der funktionale Zusammenhang zwischen Lebensräumen innerhalb und außerhalb des FFH-Gebietes (FFH – Flora-Fauna-Habitat) berücksichtigt?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, ist das Vorhaben nach Auffassung der Bundesregierung immer noch mit § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vereinbar (bitte begründen)?
6. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung aktuell für den Bau der OU Ritterhude aus?
7. Welche Anforderungen des Hochwasserschutzes ergeben sich an das Projekt, und wie hoch sind die zusätzlichen Kosten für den Hochwasserschutz?
8. Ist eine Aufstellung der Trasse geplant (bitte begründen), und wenn ja, mit welchen Mehrkosten ist diese Maßnahme verbunden?
9. Liegen der Bundesregierung Alternativkonzepte zur OU Ritterhude vor?
Wenn ja, welche?
10. Von welchen durchschnittlichen Verkehrsstärken geht die Bundesregierung gegenwärtig für die Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel aus (bitte gesondert für Ritterhude und Scharmbeckstotel mit Quelle angeben)?
11. Von welcher Entlastungswirkung geht die Bundesregierung für die Ortsdurchfahrten Scharmbeckstotel und Ritterhude durch den Bau der B74n aus (bitte die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke – DTV – in Kfz/24 h gesondert für Ritterhude und Scharmbeckstotel angeben)?
12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Zahl der berufstätigen Pendler, die gegenwärtig die Ortsdurchfahrten von Scharmbeckstotel und Ritterhude nutzen, durch den demographischen Wandel abnehmen wird?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie stark wird der Rückgang nach Auffassung der Bundesregierung sein (bitte geschätzte Kfz/24 h)?
13. Welche Auswirkungen hätte ein solcher Rückgang des Pendelverkehrs auf den Bedarf für die OU Ritterhude, und inwieweit wird dies bei der Bewertung des Projektes berücksichtigt werden?
14. Welche Verbesserungen der Verkehrssicherheit erwartet die Bundesregierung durch den Bau der B74n?

Berlin, den 10. März 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.