

## Stellungnahme zum Straßenbauprojekt Ortsumgehung Ritterhude B74n

Die Verlegung der Bundesstraße 74 im Bereich der Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel (BVWP 2015, lfd. Nr. 902, lfd. Nr. Land 105) wird mit zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses begründet. Dabei resultieren die zwingenden Gründe aus verkehrsplanerischen Überlegungen aus den 1980er Jahren in der Gemeinde Ritterhude und im Landkreis Osterholz, sowie aus Verkehrsanalysen aus dem Jahr 1993. Im Wesentlichen sollten mit der Verlagerung der B74 folgende Ziele erreicht werden:

- Bessere Anbindung des Landkreises Osterholz an das Autobahnnetz und Bremen, um den prognostizierten Zuwachs im Verkehrsaufkommen auffangen zu können.
- Verkehrliche Entlastung in Ritterhude und Scharmbeckstotel zur Steigerung der Lebensqualität durch Vermeidung von Umweltbelastungen und innerörtlichen Unfallrisiken.
- Die Verbesserung der Binnenerschließung im Landkreis Osterholz
- Hoher wirtschaftlicher Nutzen wegen einer Anbindungsfunktion an die Anschlussstelle Bremervörde der A20 (Küstenautobahn)

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens von 1999 wurde festgestellt, dass die Ostvariante die raum- und umweltverträglichste Lösung ist, obwohl die Trasse auf einer Streckenlänge von 3 km durch das Vogelschutzgebiet „Untere Hammeniederung“ führt. Aus der Entscheidung für die Ostvariante resultiert, dass mit der B74 nur die Anbindungen an das Autobahnnetz in Richtung Süden, an die noch nicht gebaute A281 und an die Stadt Bremen verbessert werden. Für die Anbindungen in Richtung Bremen-Nord und Nordseeküste ergeben sich aus der Ostvariante keine Vorteile; dieser Verkehr würde wie bisher über die alte B74 geführt werden.

Aus der Ostvariante ergeben sich auch keine bessere Anbindungen der Gemeinde Ritterhude an das Autobahnnetz bzw. die Stadt Bremen, da die neue B74 über die bestehende Kreisstraße 43 weitergeführt wird. Des Weiteren trägt die Ostvariante nur wenig zur Binnenerschließung im Landkreis Osterholz bei, da die Trasse der Ostvariante durch unbebautes Gebiet führt und sich daher die meisten Ziele in Ritterhude leichter über das bestehende Straßennetz erreichen lassen. Somit lassen sich mit der Ostvariante nur Teilentlastungen auf den Durchgangsstraßen in Ritterhude und Scharmbeckstotel realisieren.

So wird im Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude aus dem Jahr 2013 für die B74 im Bereich Ritterhude / Stendorfer Straße auch nur eine Verminderung des Verkehrs um 2800 Kfz/24h (von 18.500 Kfz/24h auf 15.700 Kfz/24h) prognostiziert. Für den Bereich der Riesstraße (L151) geht die Prognose von einer Verminderung von 7.300 Kfz / 24h (von 12.000 Kfz / 24h auf 4.700 Kfz / 24h) aus. Für Scharmbeckstotel ergibt sich damit eine Halbierung des Verkehrsaufkommens von 20.000 Kfz / 24h auf 10.000 Kfz / 24h.

Entscheidend für die Erreichung der mit der neuen B74 erhofften Ziele sind flankierende Maßnahmen an den bestehenden Durchgangsstraßen zur Verminderung des Verkehrs. Im Raumordnungsverfahren wurden auch entsprechende Konzepte berücksichtigt. Mittlerweile gibt es aber sowohl für Ritterhude als auch für Scharmbeckstotel konkrete Pläne, neue Einkaufsmöglichkeiten in den Ortszentren zu schaffen und damit das Verkehrsaufkommen zu vergrößern. In Ritterhude soll im Bereich Riesstraße auf einer Grundstücksfläche von 16.500 m<sup>2</sup> ein zentraler Marktplatz mit 4000 m<sup>2</sup> Geschäftsfläche für Vollversorger, Discounter und weiteren Geschäften entstehen. Schätzungen gehen davon aus, dass sich dadurch das Verkehrsaufkommen in

der Riesstraße um etwa 2400 Kfz / 24h erhöhen wird. Deshalb wird sich für die Riesstraße durch den Bau der Ortsumgehung B74n das Verkehrsaufkommen nur um etwa 5000 Kfz / 24h (von 12.000 Kfz / 24h auf 7.000 Kfz / 24 h) verringern. In Scharmbeckstotel ist der Bau eines Discounters an der alten B74 bereits beschlossen; dadurch wird wieder mehr Verkehr auf die alte B74 verlagert werden. Nach Inbetriebnahme der neuen B74 wäre Scharmbeckstotel dann von zwei Hauptverkehrsachsen mit jeweils 10.000 – 11.000 Kfz / 24h (dies entspricht dem jetzigen Verkehrsaufkommen auf der Riesstraße in Ritterhude) eingefasst.

Bei den Planungen zur Ortsumgehung B74n in den 1980er und 1990er Jahren ging man von einer stetigen Zunahme des Straßenverkehrsaufkommens aus. Im Raumordnungsverfahren wurde eine Zunahme von etwa 15,5 % bis zum Jahr 2010 prognostiziert. Anhand der Daten zum Lärmaktionsplan von 2013 lässt sich allerdings keine Zunahme des Straßenverkehrs feststellen. Vielmehr ist das Verkehrsaufkommen sowohl in Scharmbeckstotel als auch auf der Riesstraße in Ritterhude konstant geblieben. Lediglich im Bereich Ritterhude B74 / Bremer Landstraße bis Schillerstraße wurde ein deutlicher Zuwachs von 5.000 Kfz / 24h festgestellt. Dieser innerörtliche Verkehr und Pendlerverkehr von und nach Ritterhude in Richtung Autobahnanschluss Ihlpohl kann aber durch die Ostvariante nicht aufgefangen werden und wird auch nach Realisierung der Ortsumgehung weiterhin vorhanden sein.

Im Jahr 2013 hat der Landkreis Osterholz Zahlen zur demografischen Entwicklung vorgelegt. Im Zeitraum von 2003 bis 2010 ist die Bevölkerung um 1 % zurückgegangen. Allerdings ist die Entwicklung in den kreisangehörigen Kommunen sehr unterschiedlich. Für die Gemeinde Ritterhude wurde für diesen Zeitraum ein Bevölkerungszuwachs von 3,85 % festgestellt. In den kreisangehörigen Kommunen im Einzugsbereich der B74 wurde dagegen bereits ein teilweise erheblicher Bevölkerungsrückgang festgestellt (Hambergen -4,10 %, Stadt Osterholz-Scharmbeck -3,64 %, Worpsswede -0,80 %). Den geringsten Anstieg des Durchschnittsalters gab es wiederum in der Gemeinde Ritterhude. Für das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen beim Durchgangsverkehr gibt es aus Sicht der demografischen Entwicklung somit keine Grundlage mehr. Vielmehr führt der Bevölkerungszuwachs in Ritterhude zu einer Zunahme des innerörtlichen Verkehrs. Die Ostvariante ist aber ungeeignet die Entwicklungen im Verkehrsaufkommen aufgrund des demografischen Wandels aufzufangen.

Die Effekte des demografischen Wandels werden sich in den nächsten Jahren noch weiter verstärken. Für den Landkreis Osterholz wird für den Zeitraum 2010 bis 2030 ein Bevölkerungsschwund von -6,83 % (von 111.845 auf 104.446 Einwohner) prognostiziert. Wiederum sind die kreisangehörigen Kommunen im Einzugsbereich der B74 am stärksten vom Bevölkerungsschwund betroffen (Hambergen -10 %, Stadt Osterholz-Scharmbeck -10 %, Worpsswede -4 %). Verstärkt wird die Abnahme des Durchgangsverkehrs durch Berufspendler noch dadurch, dass das Durchschnittsalter und die Zunahme des Durchschnittsalters in den Gemeinden mit dem höchsten Bevölkerungsschwund ebenfalls am höchsten ist. Aufgrund dieser Entwicklung wird langfristig der Nutzen der Ostvariante – nämlich die Aufnahme des Durchgangsverkehrs – abnehmen. Es ist auch nicht zu erwarten, dass sich durch den Bau der B74n der Bevölkerungsschwund im Landkreis Osterholz aufhalten lassen kann. Durch die Ostvariante verkürzt sich die Wegstrecke in Richtung Bremen um 1,2 km (im Vergleich zur Strecke B74, L151) bzw. um 2,5 km (im Vergleich zur Strecke B74, A27). Der Attraktivitätsgewinn ist zu gering, um bei einer signifikanten Anzahl an Personen ein Umdenken bei der Wahl des Wohnortes erzielen zu können.

Nach der Fertigstellung der A20 (Küstenautobahn) wird es für den Fernverkehr aus dem Großraum Bremen in Richtung Nord- und Osteuropa eine deutlich verbesserte Anbindung geben. Dabei ist Bremen über die bestehende A27 an die A20 angebunden. Eine etwas kürzere Alternativroute könnte die B74 bis zur Anschlussstelle Bremervörde sein. Damit käme der B74 eine wichtige Funktion für den Fernverkehr zu. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass wegen unterbrechungsfreier Fahrt und höherer Geschwindigkeit Autobahnen auch bei längerer Wegstrecke die schnellere Variante für den Fernverkehr sind. Autobahnen werden genau aus diesem Grund gebaut und sollen damit andere Straßen entlasten, nicht andersrum. Auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung in Ritterhude müsste der Fernverkehr durch die Gemeinden Hambergen und Basdahl mit den innerorts üblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Unterbrechungen im Verkehrsfluss geleitet werden. Massive Lärm- und Abgasbelastungen durch den Fernverkehr, die man den Einwohnern von Ritterhude ersparen möchte, würde man den Einwohnern von Hambergen und Basdahl zumuten. Für die Anbindung des Fernverkehrs aus Bremen an die A20 ist die B74 somit keine zumutbare Alternative. Für die Gemeinden entlang der B74 wird die B74 sehr wohl eine wichtige Zubringerfunktion haben; die Ortsumgehung in Ritterhude wird für diese Funktion aber nicht benötigt. Auch aus Sicht des Fernverkehrs ergeben sich somit keine zwingenden Gründe – auch nicht wirtschaftlicher Art – zur Realisierung der Ortsumgehung. Aber selbst beim Vorliegen von zwingenden Gründen als Fernverkehrsanbindung ist die Ortsumgehung nicht notwendig, da mit der Route A27 Schwanewede, L149, B74 eine für den Fernverkehr zumutbare Alternative bereits zur Verfügung steht. Im Raumordnungsverfahren wurde diese Alternative gar nicht überprüft, da nur der regionale Durchgangsverkehr Gegenstand der Untersuchung war. Die Fernverkehrsanbindung an die Küstenautobahn spielte bei den Planungen in den 1980er und 1990er Jahren noch keine Rolle.

Angesichts der Tatsache, dass sich die Verkehrsflüsse und die Bevölkerungsentwicklung verändert haben, ist nicht ersichtlich warum das Straßenbauprojekt Ortsumgehung Ostvariante heute noch aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Durch die geplanten Maßnahmen zur Belebung der Ortszentren von Ritterhude und Scharmbeckstotel wird die Wirkung der Ortsumgehung zwar nicht völlig aufgehoben, aber doch wesentlich beeinträchtigt. Unfall- und Gesundheitsrisiken durch Lärm und Abgase, die als unzumutbar galten und daher unbedingt eine Verlagerung des Verkehrs auf die Umgehungsstraße zwingend notwendig machten, sind bei diesen Projekten mittlerweile wieder akzeptabel. Insbesondere das Projekt Marktplatz in Ritterhude ist viel zu groß, um ausschließlich der Nahversorgung zu dienen. Wer anders, als der Verkehr auf der Umgehungsstraße sollte aber die Einkaufsmöglichkeiten in Ritterhude zusätzlich nutzen? Verkehr, der eigentlich aus den Ortschaften verbannt werden sollte, wird bewusst wieder in das Ortszentrum gelockt.

Die Betrachtung der Gesamtumstände zeigt, dass der Nutzen der Ortsumgehung Ostvariante nicht zu hoch eingestuft werden darf und in den nächsten Jahren aufgrund des demografischen Wandels sogar noch abnehmen wird. Die erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft wurde bereits durch mehrere Gutachten nachgewiesen. Die Gründe für den Bau der Ortsumgehung müssen aber die erhebliche Beeinträchtigung der Natur und Landschaft überwiegen. Genau dies ist aber sowohl gegenwärtig als auch langfristig nicht mehr gegeben. Gründe gesundheitlicher, sozialer oder wirtschaftlicher Art lassen sich bei jedem Projekt anführen. Eine rein kumulative Auflistung von Gründen ohne Berücksichtigung von Bewertungskriterien führt sicherlich nicht gleich zur Schlussfolgerung, dass Gründe zwingend sind. Ansonsten ließe sich jedes Projekt realisieren und

würde das Bundesnaturschutzgesetz aushebeln. Dies ist aber sicherlich nicht im Sinne des Gesetzgebers. Vorgaben über Minimalziele, welche Veränderungen oder Verbesserungen durch die Ortsumgehung erreicht werden sollten, wurden in den Projektbegründungen zur B74 - zumindest soweit bekannt – nicht angegeben. Es ist daher unklar warum noch zwingende Gründe im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vorliegen. Der Gesetzgeber hat extra eine hohe Hürde für den Schutz der Natur errichtet. Die Nutzung der durch das Gesetz geschützten Natura2000 Gebiete ist nur als Ultima Ratio vorgesehen. Durch die bei der Ortsumgehung Ritterhude genutzten Begründung für eine Ausnahmezulassung hätten Naturschutzprojekte in Siedlungsräumen langfristig keine Überlebenschance und müssten anderen Vorhaben weichen.

Die besondere Lage von Ritterhude am Rande eines Moor-, bzw. Feuchtgebietes, später Naturschutzgebietes war den Planern und Entscheidern über Jahrzehnten bekannt. Offensichtlich sollen planerische Defizite der Vergangenheit nun zu Lasten der Natur korrigiert werden. Die Lage Ritterhudes ist vergleichbar mit der Lage von Küstenorten an der Nordseeküste. Es bleibt daher nur zu hoffen, dass niemand auf die Idee kommt, zur Verringerung des Durchgangsverkehrs in den Küstenorten eine Umgehungsstraße durch das Wattenmeer zu bauen. Ritterhude profitiert von seiner besonderen Lage – nämlich der Nähe zu Bremen und dem Naturschutzgebiet direkt vor der Haustür; dies belegen die Zuwächse bei den Einwohnerzahlen. Durch den Bau der Ostvariante geht dieser Standortvorteil zum Teil verloren. Hinzu kommt, dass die Kosten für die Realisierung der Ortsumgehung B74n sehr hoch sind; für die 4,6 km lange Strecke liegen die Schätzungen zur Zeit bei 28 Mio Euro (etwa 6 Mio Euro / km). Es ist daher nicht nachzuvollziehen, dass das Vorhaben noch immer auf allen politischen Ebenen unterstützt wird.

1. Landkreis Osterholz, Verlegung der Bundesstraße 74 im Bereich der Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel, Raumordnungsverfahren, Landesplanerische Feststellung, 5.5.1999
2. Gemeinde Ritterhude, Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, 6.6.2013
3. Demografiebericht des Landkreises Osterholz, 2013