

## **Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach UVPG §14i**

Der Bedarfsnachweis und die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf für das Straßenbauvorhaben OU Ritterhude (Int.-Nr. 114, Projekt-Nr. B74-G10-NI) werden angezweifelt. Nach unserer Auffassung werden

1. sinnvolle Alternativen nach UVPG §14g Abs. 1 i.V.m. §19b Abs. 2 weder ermittelt, noch beschrieben noch bewertet
2. der Nutzen des Vorhabens überschätzt
3. die Kosten des Vorhabens unterschätzt
4. die Naturbeeinträchtigungen des Vorhabens und des Gesamtplans unterschätzt

### **Zu 1:**

Die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sieht vor, dass „eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgen wird. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden.“. Trotz hoher Natur- und Umweltbeeinträchtigung wurden für das Projekt OU Ritterhude ein solcher Nachweis nicht erbracht und nur alternative Trassen geprüft. Deshalb werden hier mögliche Alternativen nach §19b Abs. 2 grob skizziert:

#### *Alternative Ausbau des bestehenden Straßennetzes*

Es gibt zahlreiche Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses an den bestehenden Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel. Eine verkehrstechnische Untersuchung [1] im Auftrag der Gemeinde Ritterhude kam 2008 zum Ergebnis, dass am Abzweig B74 / L151 durch einen Kreisverkehrsplatz mit Bypass für alle Zufahrten die Qualitätsstufen A bzw. B erreicht werden können. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude [2] geht davon aus, dass durch lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen eine deutliche Lärmreduktion erreicht werden kann. Aus den regelmäßigen Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen folgt, dass das Verkehrsaufkommen auf der B74 seit 20 Jahren stagniert oder sogar leicht rückläufig ist [3]. Die Verkehrsprognose 2030 (Bezugsfall im Projektdossier im Projektinformationssystem) geht ebenfalls von einer stagnierenden Verkehrsentwicklung aus. Die Verkehrsentwicklung steht einem Ausbau des bestehenden Straßennetzes daher nicht im Weg.

#### *Alternative Ausbau alternativer Verkehrsträger*

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 [4] sieht eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbesserungen in der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) vor. Der Nahverkehrsplan [5] für den SPNV im Land Bremen konkretisiert diese Vorgabe und sieht eine Taktverdichtung auf 30 Minuten für die S-Bahnanbindung für den Landkreis Osterholz vor. Verkehrsmodellberechnungen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zeigen, dass erhebliche Nachfragezuwächse im SPNV, und zwar sowohl in Bremen als auch im Korridor nach Bremerhaven und im übrigen Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen zu erwarten sind. Diese Darstellung korreliert mit den Angaben im Projektinformationssystem, wonach etwa 80% der Fahrten auf der B74 nichtgeschäftliche PKW-Fahrten sind und daher Verkehrsvermeidung durch Verlagerung möglich wird.

### *Alternative Netzbetrachtung*

Die Regelung UVP §19b Abs. 2 dient der Klarstellung, dass sich die Alternativenprüfung bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene von einer reinen Korridorbetrachtung stärker lösen und in Richtung einer Netzbetrachtung entwickeln soll. Der Landkreis Osterholz ist über die Autobahnanbindungen 14-17 der A27 und nachgelagerter Bundes-, Land- und Kreisstraßen mehrfach an das Fernstraßennetz angeschlossen. Erreichbarkeitsdefizite nach den Vorgaben zum Bundesverkehrswegeplan wurden im Modell des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung für den Landkreis Osterholz nicht festgestellt. Durch den sechsspurigen Ausbau der A27 zwischen Bremen-Nord und Bremen-Überseestadt wurde die Anbindungsqualität des Landkreises Osterholz in den letzten Jahren deutlich verbessert. Der einzige Gewerbepark im Landkreis Osterkreis von überregionaler Bedeutung befindet sich an der A27 / L149 und ist über die Autobahnzufahrt Nr. 14 leicht erreichbar. Auf die Verkehrsströme zwischen den Häfen in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, dem GVZ Bremen und dem Gewerbepark A27 hat die Verlegung der B74 keinen Einfluss. Für die geplante feste Elbquerung bei Drochtersen wird es eine sehr leistungsfähige Anbindung für Verkehrsströme aus Bremen über die A27 / A20 geben. Eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die B74 als Abkürzung zur Anschlussstelle der A20 bei Bremervörde führt zu zusätzlichen Belastungen bei Ortsdurchfahrten ab Osterholz-Scharmbeck.

Im Planfall kommt es durch die Bündelung der Verkehrsströme zu einem Verkehrsauskommen von bis zu 30.000 DTVw auf dem Abschnitt L151 zwischen dem Autobahnanschluss Nr. 17 und der Neubaustrecke. Dies ist 60 % mehr als nach der Verkehrsprognose 2030 für die jetzige B74 erwartet wird. Die Verkehrsuntersuchung zur Verlegung der B74 im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr [6] kommt zum Ergebnis, dass die Grenzbelastung für den genannten Abschnitt bei etwa 25.000 DTVw liegt. Es ist daher fraglich, ob mit der Verlegung der B74 überhaupt eine spürbare Verbesserung der Erreichbarkeit des Landkreises Osterholz einhergeht. Eine Verschlechterung (Braess Paradoxon [7]) kann wegen der Bündelung der Verkehrsströme unserer Ansicht nach nicht ausgeschlossen werden.

## **Zu 2**

Der hohe Nutzen des Projekts resultiert im Wesentlichen aus Beiträgen durch Veränderungen der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr und Veränderungen der Reisezeit im Personenverkehr. Der Planfall 2030 geht von 30.000 DTVw für den Streckenabschnitt auf der L151 von der A27 bis zur Landesgrenze Bremen / Niedersachsen aus. Die Verkehrsuntersuchung zur Verlegung der B74 [6] sieht die Grenzbelastung für diesen Abschnitt bei 25.000 DTVw. Es wird daher angezweifelt, ob sich durch die Bündelung der Verkehrsströme auf eine Strecke zeitliche Gewinne und ein damit einhergehender Nutzen von 10,5 Mio Euro / Jahr realisiert werden können. Wegen der hohen Verkehrsbelastung auf dem genannten Streckenabschnitt können auch eine Verschlechterung der Anbindungsqualität und damit negative Beiträge bei Veränderungen der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr sowie bei Veränderungen der Reisezeit im Personenverkehr nicht ausgeschlossen werden.

## **Zu 3**

Die Kosten für den Neubau der Wümmenbrücke im Verlauf der L151 (geplante B74-Trasse) betragen 14,7 Mio Euro (Stand 2013) [8]. Deshalb wird angezweifelt, dass die Gesamtkosten für das Projekt OU Ritterhude mit 6 Über- bzw. Unterführungen, 4,6 km Straße bei schwierigen Baugrundverhältnissen [9] und Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen bei 28 Mio Euro liegen. Nach unserer Auffassung werden die Kosten deutlich unterschätzt.

## **Zu 4**

Die Angabe LBA (Linienbestimmung / Trassenfestlegung beantragt) entspricht nicht mehr dem aktuellen Planungsstand. Am 24. Juli 2015 erfolgte die Linienbestimmung für die OU Ritterhude [9]. Das BMU geht in seiner Stellungnahme zur Linienbestimmung davon aus, dass auch die abgetrennten Restflächen zwischen Trasse und Siedlungsraum als Vollverlust zu werten sind [10]. Die Inanspruchnahme von Naturschutzvorrangflächen durch das Projekt wird daher bei der Bilanzierung im Umweltbericht unterschätzt. Da Projekte mit Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen zur Vermeidung von großflächigen Zerschneidungen bevorzugt in Randlagen realisiert werden, ist auch bei anderen Vorhaben mit Vollverlusten von Restflächen außerhalb der Wirkzone zu rechnen. Der Darstellung im Umweltbericht, dass der deutlich negative Beitrag auf die Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs in nachfolgenden Planungsstufen noch minimiert wird, wird widersprochen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen im Umweltbericht unterschätzt werden.

Im Umweltbericht wird festgestellt, dass der Gesamtplan ebenfalls als deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung bei Natura2000-Gebieten einzustufen ist. Bei dieser Bewertung bleiben regionale Unterschiede allerdings noch unberücksichtigt. In Nordwestdeutschland (atlantische Region) ist der Erhaltungszustand sowohl bei Lebensraumtypen als auch bei

Arten am schlechtesten [11]. Bei den Lebensraumtypen werden 34 % als unzureichend, 48 % als schlecht und bei den Arten 26 % als unzureichend, 40 % als schlecht eingestuft. Auswirkungen des Bundesverkehrswegeplans auf einzelne biogeografische Regionen sind im Umweltbericht nicht zu finden. Wegen der Vielzahl der Neu- und Ausbauprojekte in Nordwestdeutschland und insbesondere in Niedersachsen ist mit einer überdurchschnittlich hohen Zusatzbelastung bei Natura2000-Gebieten in der Region mit dem schlechtesten Erhaltungszustand zu rechnen.

[1] Gemeinde Ritterhude, Knotenpunkt Stader Landstraße (B 74) / Neue Landstraße (L 151) - Verkehrszählung und Verkehrstechnische Untersuchung, Verkehrs- und Regionalplanung GmbH, Lilienthal, Oktober 2008

[2] Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, Lärmkontor GmbH, Juni 2013

[3] Aktualisierung der verkehrstechnischen Untersuchung zum geplanten Neubau von Einzelhandelsnutzungen an der Riesstraße (L 151) in der Gemeinde Ritterhude, Zacharias Verkehrsplanungen, August 2014

[4] Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen

[5] SPNV-Plan 2015, Dritter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen, Februar 2015

[6] Verkehrsuntersuchung B74n – Ortsumgehung Ritterhude / Scharmbeckstotel, PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Mai 2010

[7] D. Braess, Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung, Unternehmensforschung 12, 1968, 258-268

[8] Amt für Straßen und Verkehr Bremen, Vorlage 18/274 Ersatzbau BW 201 Wümmebrücke im Zuge der Ritterhuder Herrstraße, August 2013

[9] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, B74 Neubau der Ortsumgehungen Ritterhude und Scharmbeckstotel – Linienbestimmung nach §16(1) FStrG, Aktenzeichen StB 21/72131.9/1074-1681933, 24. Juli 2015

[10] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, B74 Neubau der Ortsumgehung Ritterhude, Aktenzeichen N II 2 – 77 103-2 (B 74), 9. Oktober 2014

[11] Bundesamt für Naturschutz, Die Lage der Natur in Deutschland – Ergebnisse von EU-Vogelschutz- und FFH-Bericht, 26. März 2014

Ritterhude, 4. April 2016