

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung

B 210n - Landaufkauf durch die NLG in Aurich

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Meta Janssen-Kucz (GRÜNE), eingegangen
am 13.09.2018 - Drs. 18/1649
an die Staatskanzlei übersandt am 19.09.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 19.10.2018

Vorbemerkung der Abgeordneten

Laut der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr soll der geplante Neubau der Bundesstraße 210 zwischen Riepe und Aurich inklusive der Ortsumgehung Aurich die Anbindung des mittelostfriesischen Raums und der Stadt Aurich an das Autobahnnetz verbessern. Die Trasse über eine Gesamtlänge von 33,6 km verläuft in den Gemeindegebieten Ihlow, Südbrookmerland und der Stadt Aurich. Die Maßnahme ist in drei Abschnitte unterteilt. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) steht die B 210n im Vordringlichen Bedarf. Der 33,4 km lange Neubau soll laut BVWP 114,2 Millionen Euro kosten. Für den Neubau der B 210n hat im Vorfeld die Niedersächsische Landgesellschaft (NLG) mbH begonnen, Landaufkäufe vorzunehmen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Das Straßenbauprojekt B 210n steht aus Sicht der Landesregierung für die Zukunftsfähigkeit der ganzen Region. Die Realisierung der B 210n hat nicht nur eine bessere Erreichbarkeit der A 31 zur Folge, sondern ermöglicht eine bessere Erschließung der Region, eine Entlastung der Ortschaften, somit eine erhöhte Lebensqualität und eine Reduktion des Verkehrs im nachgelagerten Netz, ferner wirkt die B 210n auch einem erhöhten Unfallgeschehen entgegen.

Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Planungsinstrument und Investitionsrahmenplan des Bundes, in dem die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße gemeinsam berücksichtigt sind. Die Bundesregierung hat den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) am 03.08.2016 beschlossen. Auf der Grundlage des BVWP - Teil Straße - beruht der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz des Bundes die gesetzliche Grundlage für den Neubau oder für größere Ausbauprojekte von Bundesautobahnen und Bundesstraßen bildet. Mit dem Bedarfsplan 2016, der seit dem 31.12.2016 gilt, hat der Bund vorgegeben, welche größeren Bundesfernstraßenmaßnahmen im Zeitraum von 2016 bis 2030 geplant und realisiert werden sollen.

In Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung hat der Bund die Notwendigkeit von Projekten zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs sowie ihre Vor- und Nachteile bewertet. Dazu stellte das BMVI eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf und entwickelte ein modernisiertes Verfahren für die Bewertung der Projekte. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A des Bewertungsverfahrens), der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) sowie der raumordnerischen (Modul C) und städtebaulichen Beurteilung (Modul D) hat der Bund für jedes Projekt in einem Projektdossier zusammengestellt. Im Projektinformationssystem PRINS sind alle Dossiers zusammengefasst und abrufbar. Das Projektinformationssystem kann über die Internet-Seite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingesehen werden.

Im BVWP 2030 ist das Gesamtprojekt B 210 AS Riepe (A 31) - nördlich Aurich (Projektnummer im PRINS: B210-G10-NI) in drei Teilprojekte untergliedert:

Teilprojekt 1: B 72 Georgsheil (B 72) - Bangstede (PRINS Projektnummer: B210-G10-NI-T1-NI),

Teilprojekt 2: B 210 Ortsumgehung Aurich (PRINS Projektnummer: B210-G10-NI-T2-NI),

Teilprojekt 3: B 210 Aurich - Riepe (A 31) (PRINS Projektnummer: B210-G10-NI-T3-NI).

Im Bedarfsplan 2016 sind die Maßnahmen in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Der Bundesgesetzgeber hat damit die prioritäre Dringlichkeit für die Maßnahme festgelegt und dem Land den gesetzlichen Auftrag zur Planung und Realisierung der Vorhaben erteilt.

Das Teilprojekt 1 ist erstmalig in der Bedarfsplanung des Bundes enthalten. Konkrete Planungen wurden von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bisher noch nicht begonnen.

Teilprojekt 2 ist in der Entwurfsphase. Der Vorentwurf wurde Mitte 2018 dem BMVI zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt.

Teilprojekt 3 befindet sich ebenfalls in der Entwurfsplanung; der Vorentwurf ist in der Bearbeitung.

1. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung bezüglich der Beschwerde gegen die strategische Umweltprüfung des Bundesverkehrswegeplans, die vom BUND eingereicht wurde und die der EU vorliegt?

Der BUND machte bei der EU-Kommission mit einer Beschwerde vom 26.08.2016 eine Verletzung von EU-Recht durch die Bundesrepublik Deutschland im Verfahren zur Aufstellung des BVWP 2030 geltend. Er wandte sich hierbei insbesondere gegen den Fernstraßenteil des BVWP und den Entwurf des 6. Fernstraßenausbaugesetzes. Der BUND hatte die Beschwerde im Internet veröffentlicht. Das BMVI wies die Verkehrsministerien der Länder mit Schreiben vom 16.01.2017 auf die Beschwerde hin und bat um Fachinformationen und Unterlagen zu in der BUND-Liste aufgeführten Fernstraßenprojekten. Darüber hinaus war das Land nicht mit der Sache befasst.

2. Der Kosten-Nutzen-Faktor der B 210n liegt laut BVWP bei 3,9, und gleichzeitig weist die B 210n eine hohe Umweltbetroffenheit auf. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung bezüglich der hohen Umweltbelastung durch die B 210n?

Nach der vom Bund entwickelten Systematik für den BVWP 2030 erfolgte die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Projekte über einen monetarisierten Ansatz (Lärm, Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen), der bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (Modul A) berücksichtigt wurde, und über einen nicht-monetarisierten Ansatz, bei dem die Umweltauswirkungen gemäß der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung nach einer bundesweit einheitlichen und damit vergleichbaren Methodik anhand einer dreistufigen ordinalen Skala bewertet wurden (Modul B). Die Einstufung „hoch“ ist somit relativ zu sehen.

Die Einstufung der Umweltbetroffenheit des Gesamtprojekts B210-G10-NI im BVWP 2030 als „hoch“ basiert auf der Einstufung des Teilprojekts 1 als „hoch“. Bei den in Planung befindlichen Teilprojekten 2 (B 210 - OU Aurich) und 3 (B 210 - Verlegung von Aurich bis Riepe [A 31]) ist die Umweltbetroffenheit vom Bund als „gering“ eingestuft worden.

3. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung über die Verkehrsbelastung auf der B 210 und der B 72?

Für die Bundesverkehrswegeplanung hatte der Bund eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 aufgestellt. Die BVWP-Daten für dieses Projekt können dem Projektinformationssystem PRINS des BMVI entnommen werden.

Im Rahmen der konkreten Planung der B 210 - Ortumgehung Aurich und der B 210 - Verlegung von Aurich nach Riepe (A 31) wurden in Niedersachsen Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Die erste wurde 1997 aufgestellt und in den darauffolgenden Jahren mehrfach fortgeschrieben. Im Jahr 2012 wurde eine weitere Verkehrsanalyse mit Befragungszählstellen und neuerlichen Querschnitts- und Knotenstromzählungen durchgeführt. Im Jahr 2016 wurde darauf aufbauend eine Verkehrsuntersuchung erstellt, bei der vorliegende überregionale Prognosen und aktuelle strukturelle Entwicklungen berücksichtigt wurden.

Die NLStBV hat die aktuelle Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210 vom 03.08.2016 auf ihrer Internet-Seite veröffentlicht: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/bundesstrassen/b_210_riepe_aurich_einschl_ortsumgehung_aurich/verkehrsuntersuchung/verkehrsuntersuchung-113794.html.

Angaben zu den Verkehrsbelastungen auf der vorhandenen B 72 und B 210 können der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2015 entnommen werden. Diese ist ebenfalls auf der Internet-Seite der NLStBV veröffentlicht: http://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/service/geofachdaten_und_wmskartendienste/pdf-karten-78690.html.

4. In welcher Weise und mit welchem Ergebnis sind Berechnungen über mögliche Entlastungen des Verkehrs im mittelostfriesischen Raum durch den Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs erstellt worden?

Die Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210 vom 03.08.2016 berücksichtigt die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI zum BVWP 2030. Für diese Prognose wurden die deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für den Güter- und Personenverkehr für das Basisjahr 2010 aufbereitet und für den Prognosehorizont 2030 abgeleitet. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der zum BVWP erstellten Strukturdaten- und Seeverkehrsprognose hatte das BMVI dazu die Verkehrsleistungen und -aufkommen für alle Verkehrszweige ermittelt. Für den Personenverkehr wurden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Straßenpersonenverkehr sowie der Eisenbahn-, Luft-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr betrachtet. Beim Güterverkehr wurden der Straßengüterverkehr, der Eisenbahnverkehr, die Binnenschifffahrt, die Luftfracht, der kombinierte Verkehr sowie der Seeschiffverkehr von und zu den relevanten deutschen und europäischen Häfen einbezogen. Die Systematik ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 beschrieben und in mehreren Forschungsberichten des BMVI dargestellt.

5. In welcher Weise wird die B 210n in welchem Ausmaß zu einer Erhöhung der CO₂-, Feinstaub- und NO_x-Belastungen beitragen?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wurden vom BMVI die Abgasemissionen Stickoxid, Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Kohlenwasserstoff, Feinstaub und Schwefeldioxid für das Gesamtprojekt ermittelt. Die Ergebnisse sind bei der Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A) und der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) berücksichtigt worden. Die Daten können dem Projektinformationssystem PRINS des BMVI entnommen werden.

Da das Land die Straßenplanung für das Teilprojekt 1 noch nicht begonnen hat, liegen weitere Daten für diese Baumaßnahme, die über die Darstellungen des Bundes im PRINS des BVWP 2030 hinausgehen, nicht vor.

Für das Teilprojekt 2 wurde von der NLStBV im Rahmen der Erstellung des Vorentwurfes eine Luftschadstoffuntersuchung aufgestellt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Belastungssituation - selbst im direkten Nahbereich der geplanten OU Aurich - in erster Linie von der Höhe der lokalen Schadstoffvorbelastung bestimmt wird. Die Gesamtbelastung liegt stets deutlich unter den Beurteilungswerten der 39. BImSchV. Mit zunehmenden Abstand vom Fahrbahnrand nimmt die straßenverkehrsbedingte Zusatzbelastung rasch ab; die Gesamtbelastungswerte nähern sich wieder den Werten der lokalen Schadstoffbelastung an.

Für das Teilprojekt 3 wird eine Luftschadstoffuntersuchung im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfes aufgestellt. Da die Entwurfsplanungen noch andauern, liegen Daten, die über die Darstellungen des Bundes im PRINS des BVWP 2030 hinausgehen, noch nicht vor.

6. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung, was die aktuellen Gesamtkosten der B 210n betrifft?

Teilprojekt 1: Da die konkreten Straßenplanungen noch nicht begonnen haben, liegen hierzu noch keine Angaben vor, die über die Darstellungen des Bundes zum Teilprojekt 1 im PRINS des BVWP 2030 hinausgehen. Dort sind die Kosten für die B 72 Georgsheil (B 72) - Bangstede mit 22,4 Millionen Euro angegeben.

Teilprojekt 2: Die im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfs von der NLStBV berechneten Gesamtkosten belaufen sich auf rund 103 Millionen Euro.

Teilprojekt 3: Im PRINS zum BVWP 2030 sind Gesamtkosten in Höhe von 47,5 Millionen Euro angegeben. Eine aktuelle Kostenberechnung wird im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfes aufgestellt. Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.

7. Auf welche Höhe belaufen sich die bisherigen Kosten für Bodenuntersuchungen?

Die bisherigen Kosten der Baugrunduntersuchungen (Bohrungen und Streckengutachten) belaufen sich auf rund 200 TEuro.

8. Von welchen Untersuchungsergebnissen bezüglich der geologischen Besonderheiten der B 210n besitzt die Landesregierung Kenntnis?

Für das Teilprojekt 2 wurden Bohrungen durchgeführt und ein entsprechendes ingenieurgeologisches Streckengutachten erstellt.

In den überwiegenden Bereichen der Teilprojekte 2 und 3 stehen sandige Bodentypen wie Gley, Podsol und Plaggenesch an. Im Raum östlich Riepe/Ochtelbur liegen ungünstige Bodenverhältnisse vor. Dieser Bereich ist geprägt durch einen moorigen Untergrund (Niedermoor, Hochmoor, Moormarsch).

9. Auf welche Höhe belaufen sich die bisherigen Kosten für die Visualisierung des Trassenverlaufs der OU Aurich, erstellt durch die Firma V-Kon Media Trier?

Die bisherigen Kosten für die Visualisierung belaufen sich auf rund 130 TEuro. Mit Stand 27.09.2018 wurde die Visualisierung auf der Plattform YouTube insgesamt ca. 11 000 Mal aufgerufen.

10. Wie viele landwirtschaftliche Betriebe bzw. Ländereien wurden bislang von der NLG für den Trassenverlauf der B 210n aufgekauft?

Die NLG hat bisher keine Flächen für die B 210n erworben. Auch in der Ankaufsplanung der NLG ist diese Maßnahme bislang noch nicht berücksichtigt.

11. Liegt ein Grunderwerbsplan mit Grunderwerbsverzeichnis vor?

Es liegen bisher keine Grunderwerbspläne mit Grunderwerbsverzeichnissen vor. Diese Unterlagen werden von der NLStBV erst nach der Erteilung des Gesehen-Vermerks des BMVI im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen erarbeitet.

12. Wie viele Hektar landwirtschaftlicher Fläche wurden bislang von der NLG für den Trassenverlauf der B 210n gekauft?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. Auf welche Höhe belaufen sich die bisherigen und zukünftigen Kosten für den Landaufkauf durch die NLG in Aurich für den Bau der B 210n?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

14. Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten für Kompensationsmaßnahmen?

Teilprojekt 1: Da die konkreten Straßenplanungen noch nicht begonnen haben, liegen hierzu noch keine Angaben vor, die über die Darstellungen des Bundes zum Teilprojekt 1 im PRINS des BVWP 2030 hinausgehen. Dort sind die Kosten für Kompensationsmaßnahmen in die Gesamtkosten eingerechnet.

Teilprojekt 2: Die im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfs von der NLStBV ermittelten Kosten für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen belaufen sich auf rund 5,3 Millionen Euro.

Teilprojekt 3: Eine aktuelle Kostenberechnung, bei der auch die Kosten für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen ermittelt werden, wird im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfs aufgestellt. Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.

15. Wie viele landwirtschaftliche Betriebe sind vom Landkauf für die B 210n betroffen, und wie viele von ihnen haben verkauft bzw. nicht verkauft?

Teilprojekt 1: Da die konkreten Straßenplanungen noch nicht begonnen haben, liegen hierzu noch keine Angaben vor.

Teilprojekt 2: Gemäß der landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse sind von der B 210 - OU Aurich rund 70 landwirtschaftliche Betriebe (rund 50 Haupterwerbs- und rund 20 Nebenerwerbsbetriebe) in unterschiedlichem Umfang betroffen. Die NLStBV hat für diese Straßenbaumaßnahme im Rahmen eines vorzeitigen Grunderwerbs einen landwirtschaftlichen Betrieb erworben. Dieser wäre durch die Realisierung des Vorhabens in seiner betrieblichen Existenz bedroht gewesen.

Teilprojekt 3: Da die konkreten Straßenplanungen noch nicht abgeschlossen sind, liegen derzeit noch keine Angaben zur Anzahl der Betriebe vor.

16. Mit welchen Mitteln wurden die bisherigen Landaufkäufe für die B 210n vorgenommen (Angabe Haushaltstitel)?

Der Ankauf des landwirtschaftlichen Betriebes erfolgte mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt, Kapitel 12 01, Titel 821 22.

17. Wie lange haben sich die Verkaufsverhandlungen bei denen, die zuletzt verkauft haben, hingezogen, und mit welcher Begründung haben es Landwirte abgelehnt, zu verkaufen?

Die NLStBV hat in einem Fall Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt (siehe Antwort zu Frage 15). Diese führten zu einem positiven Abschluss.

(Verteilt am 23.10.2018)