

Fragen von Mitgliedern des Bündnisses „B74nie“ an das Dialogforum der 5. Sitzung am 06.06.2024 im Hammeforum I Ritterhude zur „Ortsumfahrung Ritterhude B74neu“

A) zu Ausgleichsflächen:

1. Sind die vorgeschriebenen Ausgleichsflächen, und gegebenenfalls auch deren Aufwertung, schon vorgesehen?

Im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist in den §§13 ff. der Grundsatz verankert, dass erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden sind. Unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen zu kompensieren (Vermeidungsgebot und Kompensationspflicht). Zeitraum und Umfang der Maßnahmen sind durch die Straßenbauverwaltung als Vorhabenträger rechtlich zu sichern und im Zulassungsbescheid festzusetzen. Im Fall der B74n wären diese im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens rechtlich zu fixieren.

Bei der Ortsumfahrung Ritterhude wurde in einem ersten Schritt der betroffene Untersuchungsraum festgelegt und kartiert. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erfolgt die Bewertung und die Ermittlung der Beeinträchtigungen durch den geplanten Eingriff in den Naturhaushalt sowie die Überlegung, wie diese Beeinträchtigungen vermieden und minimiert werden können. Danach erfolgt die Ermittlung der Ausgleichbarkeit der erheblichen Beeinträchtigungen und die Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Der LBP ist Teil des Vorentwurfs, welcher im Anschluss an die Vorplanung (und die Festlegung der Vorzugsvariante) aufgestellt wird. Da sich die Planung der Ortsumgehung derzeit noch im Stadium der Vorplanung befindet, kann noch keine Aussage über den Umfang und die Lage der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen getroffen werden. Im Zuge der Planung muss jedoch eine vollständige Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe sichergestellt werden.

2. Wo sind die Ausgleichsflächen vorgesehen?

Siehe A 1.

B) zur Zeit der Bautätigkeiten:

1. Wie lang ist die Zeit, die die Bautätigkeit beträgt, bei ungestörtem Bauablauf ab erstem Spatenstich bis Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens für die jeweilige Trasse einschließlich aller erforderlichen Bautätigkeiten, nach derzeitigem Kenntnisstand?

Neben der Entscheidung für eine Vorzugstrasse hängt die Bauzeit von verschiedenen anderen Faktoren ab, die im Rahmen des Vorentwurfs ermittelt werden (z.B. Art der Bauwerke, Eingriffs- und Ausgleichsflächen, geotechnische Untersuchungen). Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine belastbare Angabe über die Dauer der Bauzeit der Ortsumgehung gemacht werden.

2. Wie groß ist die Inanspruchnahme an Fläche oder Breite in der Bauphase und der sich anschließenden Nutzungsphase?

Zu der Baustelleneinrichtung gehören unter anderem Baustraßen, Platz für Baumaschinen und Geräte, Lagereinrichtungen für Bau- und Hilfsstoffe aber auch Container für Sozialräume und Büroräume.

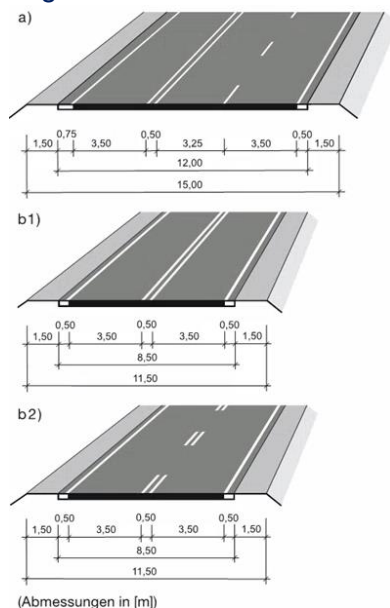
Auch die Planung der Baustelleneinrichtung ist von der Lage der Trasse und den dort geplanten Ingenieurbauwerken abhängig. Eine weitergehende Planung der Flächen, die für die Bauphase und auch für die Umsetzung der Trassierung inklusive der Nebenflächen, der Flächen für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, der Wirtschaftswege usw. erforderlich sind, erfolgt in den anschließenden Leistungsphasen nach Festlegung der Vorzugsvariante.

Grundsätzlich wird jedoch bei der Planung der Baustelleneinrichtungsflächen ebenso wie bei der Trassierung darauf geachtet, dass die Inanspruchnahme umweltfachlich sensibler Bereiche vermieden und geschont wird und keine bedeutsamen Flächen in Anspruch genommen werden. Die Arbeitsstreifen und Baustelleneinrichtungsflächen werden durch Vorkehrungen auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert.

Die Baustellen der Ingenieurbauwerke liegen entweder an öffentlichen Straßen oder werden über Wege erschlossen, die für die Baudurchführung ertüchtigt werden müssen. Erfahrungsgemäß werden die Überführungsbauwerke in der ersten Bauphase hergestellt, so dass der spätere Bereich der Fahrbahn für die Baustelleneinrichtung genutzt werden kann.

Bei der B 74 Ortsumfahrung Ritterhude handelt es sich um eine Bundesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion, die mindestens der Entwurfsklasse (EKL) 2 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAL) entspricht. Das bedeutet, dass die Straße in der Regel zweistreifig und abschnittsweise mit einem zusätzlichen Überholfahrstreifen ausgebaut werden muss.

Gemäß RAL wird für die EKL 2 der Ausbaustandard für den Regelquerschnitt RQ 11,5+ wie folgt definiert:



Quelle: FGSV

Hinzu kommen bei Bedarf noch Nebenflächen, Radwege, Wirtschaftswege, etc.

C) zu Baukosten der „B74neu“:

1. Wohin wird der erforderliche Aushub wie Moor/ Lehm/ Ton usw. transportiert?

Boden ist ein Schutzgut. Daher sind an die Verwertung von Bodenaushub und an die technische Ausführung im Vorfeld festgelegte Anforderungen zu stellen. Zunächst gilt der Vermeidungsgrundsatz, wie es unter anderem im Naturschutzgesetz (NatSchG) und im Bodenschutzgesetz (BBodSchG) definiert ist. Ist Bodenaushub nicht vermeidbar, ist er gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/ AbfG) stofflich zu verwerten. Der Bodenaushub wird im Vorfeld der Baumaßnahme untersucht, so dass auf dieser Grundlage die weitere Verwertung festgelegt werden kann. Der Bodenaushub kann beispielsweise vor Ort wiederverwendet werden, rekultiviert oder auf einer dafür zugelassenen Deponie gelagert werden.

Nach Festlegung der Vorzugsvariante wird der anstehende Boden beprobt. Anschließend wird in Abstimmung mit den zuständigen Behörden die weitere Verwertung des Bodenmaterials festgelegt.

2. Wird der Aushub gelagert, verkauft oder entsorgt, zu welchen Kosten?

Siehe C 1. Wie bereits unter C1 erläutert, können zum derzeitigen Planungsstand noch keine Aussagen zum Bodenaushub getroffen werden – dies ist erst nach Festlegung der Vorzugsvariante möglich. Daher können auch die erforderlichen Kosten noch nicht abgeschätzt werden.

3. Wo sind die Gebiete, aus denen der Füllsand bezogen wird und welche Kosten werden dafür veranschlagt?

Eine detaillierte Betrachtung für die Mengen und Kosten der einzelnen Baumaterialien wird erst im weiteren Planungsprozess und nach Vorliegen des zu erstellenden Streckengutachtens im Rahmen des Vorentwurfs möglich sein. Die erwogene Vorzugsvariante wird im weiteren Planungsprozess über den Vorentwurf an Detailtiefe gewinnen, was sich auch in den Kostenberechnungen widerspiegeln wird.

Im Rahmen des Alternativenvergleichs werden sowohl für die West- als auch für die Ostvariante die Kosten für die Erdbaumaßnahmen abgeschätzt und entsprechend der in dieser Planungsphase zu betrachtenden Detailtiefe berücksichtigt.

Der Umfang von zu liefernden oder abzufahrenden Bodenmassen sowie die Bezugsquelle ist aufgrund des Planungsstandes noch nicht bestimmt. Somit können auch zu den anfallenden Kosten noch keine Angaben gemacht werden.

4. Wie werden die zusätzlichen Kostenermittlungen dargestellt, die außerhalb des BVWP Richtung Bremen und aller Knotenpunkte erforderlich werden?

Die Kosten, die aufgrund der Planung der B 74 OU Ritterhude ermittelt werden und bisher nicht Bestandteil der Kostenermittlung für die Linienbestimmung waren bzw. dem BVWP zugrunde gelegt wurden, werden für jede Trassenvariante erfasst und im Alternativenvergleich gegenübergestellt.

D) zu Grundwasserabsenkungen:

1. Wo wird das Wasser der Grundwasserabsenkungen hingeleitet?

Im Zuge des Alternativenvergleichs wird das Schutzgut Grundwasser über verschiedene zugeordnete Naturhaushaltsfunktionen berücksichtigt und auf diesem Wege in die Bewertung einbezogen.

Der Umfang der Grundwasserabsenkungen für den Bau der Ortsumfahrung Ritterhude wird erst nach Festlegung der Vorzugsvariante und im Rahmen der detaillierten Entwurfsplanung konkretisiert. Daher können zum jetzigen Zeitpunkt auch noch keine Aussagen über die Ableitung des Wassers getroffen werden. Die dafür erforderlichen Abstimmungen erfolgen mit den zuständigen Behörden, die dann auch für die wasserrechtlichen Genehmigungen zuständig sind.

2. Wer bezahlt die Gutachten zur Sicherung der Gebäude bezüglich entstehender Schäden durch jahrelange Absenkungen?

Bei der Entnahme von Grundwasser sind Auswirkungen auf den Wasser- und Naturhaushalt möglich. Daher werden im Rahmen eines behördlichen Zulassungsverfahrens Art und Umfang der mit der Entnahme verbundenen Eingriffe geprüft und beurteilt. Die notwendigen Baugrunduntersuchungen werden für das Streckengutachten durchgeführt und bei Bedarf wird ein hydrogeologisches Gutachten erstellt, das die Auswirkungen einer Grundwasserabsenkung in der Umgebung abschätzt. Damit soll sichergestellt werden, dass Beeinträchtigungen so weit wie möglich vermieden, minimiert oder in angemessener Weise ausgeglichen werden. Des Weiteren sind im Zulassungsverfahren Maßnahmen zur Beweissicherung darzustellen. Über die wasserrechtliche Bewilligung entscheidet die zuständige Behörde im Rahmen der Planfeststellung. Hier werden die Nebenbestimmungen für den Antragsteller, in diesem Fall die NLStBV, z.B. im Hinblick auf die Beweissicherungs- und Monitoringmaßnahmen festgelegt.

3. Wird es dazu rechtzeitige Information der betroffenen Bürger zur Aufklärung dieser Problematik und von wem geben?

Sobald die aus dem Alternativenvergleich hervorgehende Vorzugsvariante feststeht, wird diese in einer Öffentlichkeitsveranstaltung vorgestellt. Die Veranstaltung wird rechtzeitig auf der Projektwebsite und im B 74-Newsletter angekündigt. In dieser und folgenden Veranstaltungen oder auch in Erörterungsterminen gibt es die Möglichkeit, sich im Vorfeld beim Planungsteam der B 74 über die Vorgehensweise zu informieren. Zusätzlich wird die NLStBV auf unmittelbar betroffene Bürgerinnen und Bürger direkt zugehen.

4. Wer wird die Ertüchtigung der Häuser an Fenstern, Fassaden und Dächern für entstandene Schäden leisten und bezahlen?

Vor Baubeginn erfolgt eine Bestandsaufnahme der betroffenen Gebäude und während der Bauphase findet eine laufende Überwachung statt, um eventuelle Schäden zu dokumentieren. Schäden, deren Ursache auf den Bau der Ortsumgehung zurückzuführen sind, werden festgestellt. Bei etwaigen Mängeln kann der Eigentümer vom Baulastträger einen Ausgleich bzw. Beseitigung verlangen.

5. Welchen Einfluss haben die Grundwasserabsenkungen auf die vorhandene Grabenstruktur und die Flora und Fauna in der langen Bauzeit der jeweiligen Trasse?

Ob für den Bau der Ortsumfahrung eine Grundwasserabsenkung erforderlich ist, wird in den geotechnischen und hydrogeologischen Gutachten untersucht. Falls diese erforderlich ist, werden mögliche Auswirkungen während der Bauzeit durch ein Monitoring begleitet und dokumentiert. Die Wasserstände im Untersuchungsraum werden beispielsweise an Grundwassermessstellen überwacht. Veränderungen des Grabensystems und der Flora und Fauna werden so frühzeitig erkannt und negativen Auswirkungen durch Anpassung der Wassereinleitungsmenge entgegengewirkt. Die genaue Vorgehensweise wird in den Gutachten und im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgelegt und planfestgestellt.

E) zum Raumordnungsverfahren:

1. Ist das Ergebnis des durchgeführten ROV noch gültig?

Der Verlauf der landesplanerisch festgestellten Ostvariante der B74 Ortsumfahrung Ritterhude wurde nach Durchführung des Raumordnungsverfahrens und der landesplanerischen Feststellung in das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen sowie in die Flächennutzungspläne der Stadt Osterholz-Scharmbeck und der Gemeinde Ritterhude übernommen. Das Vorhaben ist im LROP als Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße festgelegt. Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung sind laut LROP zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Weitere Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, insbesondere Ortsumgehungen und Straßenverlegungen, deren Bedarf im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt ist, sind zur frühzeitigen Trassensicherung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festzulegen. Dies ist für die B 74 mit Neuplanung im Bereich Scharmbeckstotel / Ritterhude im derzeit gültigen RROP des Landkreises Osterholz (2011) erfolgt.

2. Wie lange hat das Raumordnungsverfahren Gültigkeitsdauer, dass damals vom Gesetzgeber zur Begründung der Osttrasse genutzt wurde?

Das Raumordnungsverfahren (ROV) ist ein vorgelagertes Verfahren, z.B. vor Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, das der verwaltungsinternen Abklärung der raumordnerischen Verträglichkeit und insbesondere der Beurteilung von Trassen- bzw. Standortalternativen dient. Die Raumverträglichkeitsprüfung entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung nach außen, das Ergebnis ist jedoch als Erfordernis der Raumordnung im nachfolgenden Zulassungsverfahren zu berücksichtigen. Die im Zuge des Raumordnungsverfahrens ergangene Landesplanerische Feststellung ist befristet für fünf Jahre.

3. Ist in dem Zeitraum bis heute festzustellen, dass man zum gleichen Ergebnis des ROV kommt?

Im Erlass zur Linienbestimmung wird der NLStBV unter anderem aufgegeben, die Alternativlosigkeit der linienbestimmten Ostvariante erneut zu prüfen. Diesem Auftrag wird momentan mit Erarbeitung des Alternativenvergleiches entsprochen.

Die Trassenentwürfe sowohl für die Ost- als auch für die Westvariante wurden Anfang des Jahres auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung und -simulation fertiggestellt und bilden die Grundlage für die Durchführung des Alternativenvergleiches. Hierbei werden sämtliche planungsrelevante Auswirkungen ermittelt und gegenübergestellt. Gegenstand der planungsrelevanten Auswirkungen sind auch raumordnerische bzw. raumstrukturelle Belange. Im Ergebnis wird festzustellen sein, ob die Ostvariante weiterhin alternativlos ist. Die Ergebnisse werden in einer Matrix zusammengetragen und anhand verschiedener Bewertungskriterien und Einflussgrößen zu einem Gesamtergebnis geführt. Die Gutachten für die Matrix werden derzeit erstellt und im Laufe des Jahres ist mit einem Ergebnis zu rechnen.

4. Gibt es für eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer des ROV einen begrenzten Zeitraum und wie wird er begründet?

Die im Zuge des Raumordnungsverfahrens ergangene Landesplanerische Feststellung ist befristet für fünf Jahre; eine Verlängerung muss bei Bedarf rechtzeitig vor Ablauf der Geltungsdauer bei der zuständigen Stelle beantragt werden.

5. Wann bekommen wir ein erneutes, aktuelles und ergebnisoffenes Raumordnungsverfahren?

Die raumordnerischen Belange werden im Alternativenvergleich berücksichtigt. Inwieweit im Falle der Vorzugswürdigkeit der Westvariante oder auch einer gegenüber der Landesplanerischen Feststellung veränderten Ostvariante ein Raumordnungsverfahren oder eine Neubewertung der Raumverträglichkeit durchzuführen ist, bleibt der Entscheidung der zuständigen Raumordnungsbehörde(n) überlassen.

6. Warum ist die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens beschlossene Trassenführung und Linienbestimmung zur Alternativlosigkeitsprüfung so zu akzeptieren?

Der Planungsauftrag resultiert aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und besteht darin, die Planungen zur B 74 OU Ritterhude im Anschluss an die Linienbestimmung aus dem Jahr 2015 fortzuführen. Die Linienbestimmung nach Fernstraßengesetz (FStrG) erfolgte am 24. Juli 2015 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Anmerkungen und Maßgaben. Im Erlass zur Linienbestimmung wird der NLStBV unter anderem aufgegeben, die Alternativlosigkeit der linienbestimmten Ostvariante erneut zu prüfen. Diesem Auftrag wird momentan mit Erarbeitung des Alternativenvergleiches entsprochen.

F) zur Alternativlosigkeitsprüfung:

1. Warum gibt es keine Alternativlosigkeitsprüfung mit der Verbesserung der B74 alt?

Im Zuge der Linienfindung wurde ein breites Variantenspektrum untersucht und im Raumordnungsverfahren abgewogen. Dabei wurde festgestellt, dass die Maßnahmen im bestehenden Straßennetz im Bereich der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 74 lediglich zu einer kaum spürbaren Reduzierung der Verkehrsbelastung führen würden und somit nicht ausreichend wirksam sind.

2. Warum reicht die nicht nachvollziehbare Nähe zum angrenzenden Natura 2000-Gebiet, die Zerstörung der Wegebeziehungen in den Orten und die Zerstörung des Naherholungs- und Freizeitgebietes nicht aus, um die Planung der B74neu zu stoppen?

Die Qualitäten und Wertigkeiten der Untersuchungsräume beider Varianten wurden und werden im Zuge des Vergleiches betrachtet und bewertet. Dazu gehören die NATURA-2000-Gebiete, Wegebeziehungen sowie die Nutzung als Naherholungs- und Freizeitgebiete. Diese Aspekte fließen neben weiteren Kriterien in die Gesamtabwägung ein.

3. Warum wird zur Klärung der Alternativlosigkeit nicht zusätzlich zur Trassennutzung eine Prüfung durchgeführt, um Güterverkehre auf die Bahn zu verlagern und den ÖPNV zu verbessern?

Zur Klärung der Frage, inwieweit durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot und darauf abgestimmte Maßnahmen im bestehenden Straßennetz der motorisierte Individualverkehr reduziert und damit möglicherweise sogar auf den Neubau einer Umgehungsstraße verzichtet werden kann (Nullvariante), wurde für das Raumordnungsverfahren ein ÖPNV-Gutachten bei der Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Walter Thieme PGT (1996) in Auftrag gegeben, in dem mögliche Maßnahmen im bestehenden Straßennetz betrachtet wurden. Dem Gutachten zufolge sind die erzielbaren Entlastungen des motorisierten Verkehrs in der Ortsdurchfahrt Ritterhude im Vergleich zur Entlastungswirkung einer Ortsumfahrung gering. Auch eine Kombination möglicher Maßnahmen im bestehenden Straßennetz mit Maßnahmen des ÖPNV führt zu keiner adäquaten Problemlösung. Im Übrigen ist die Prognose der Mobilitätsentwicklung im Bereich der Infrastruktur des Bundes und deren Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger Gegenstand der Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan.

G) zu Zahlen der Begründung des Vordringlichen Bedarfs:

1. Welche nachvollziehbaren Zahlen begründen die angenommenen verkehrlichen Belastungen und stellen die Emissionsbelastungen realistisch dar?

Neben den übergeordnet zu berücksichtigenden Verkehrsdaten aus dem Modell des Landes Niedersachsen (unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr - BMDV) und den turnusmäßig durchgeführten Straßenverkehrszählungen (SVZ) wurde im Jahr 2022 eine örtliche Verkehrszählung durchgeführt. Diese Daten bilden die Grundlage für ein verfeinertes Verkehrsmodell zur Berechnung des Bezugsfalls für die Nullvariante im Analyse- und Prognosejahr. In die Prognose fließen die geplanten Netzveränderungen mit ein.

Darauf aufbauend wurden die Trassenvarianten mit verschiedenen Querschnitts- und Knotenpunktvarianten für die Entwicklung der zugehörigen Planfälle im Rahmen einer planerischen Annäherung entwickelt und nicht leistungsfähige Varianten abgeschichtet. Die Verkehrsanlagen für die verkehrswirksamen Trassenvarianten wurden so weit optimiert, dass sie eine Grundlage für die Verkehrssimulation bilden. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation wurden im November 2023 im Dialogforum vorgestellt. In einem iterativen Verfahren wurden die Trassenvarianten so optimiert, dass sie leistungsfähig sind. Anschließend werden sie in das Verkehrsmodell übertragen, um auf dieser Basis die Prognoseplanfälle zu berechnen.

Die Auswirkungen der Treibhausgasemissionen werden für beide Varianten im Gesamtnetz aller betroffenen Straßen und Knotenpunkte in einem Klimaschutzgutachten mit Ermittlung der THG-Emissionen berücksichtigt. Dieses wird im Zuge der Entwurfsaufstellung erarbeitet.

2. Mit welchen realistischen Zahlen wird die umfassende Beeinträchtigung durch Auf- und Abfahrten sowie die gigantischen Brücken zur Umgehungsstraße und die Verkehrsverlagerungen in Nebenstraßen begründet?

Zur Ermittlung der Verkehrszahlen siehe auch Antwort G.1.

Die B 74n wird nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) eine Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion der Stufe II und der Kategoriegruppe LS II.

Entsprechend der geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) wird die B 74n damit in die Entwurfsklasse EKL 2 eingestuft.

Die baulichen Grundformen der Knotenpunkte ergeben sich aus der Verkehrsführung und der Art der zu verknüpfenden Straßen. Für Straßen einer Entwurfsklasse sind in der Regel nur bestimmte Knotenpunktarten vorgesehen. Straßen der EKL 2 werden in der Regel mit teilplangleichen Knotenpunkten (Verbindung von zwei Straßen auf unterschiedlichen Ebenen) oder mit plangleichen Einmündungen (Verbindung von zwei Straßen auf gleicher Ebene), die mit Lichtsignalanlagen (Ampeln) betrieben werden, ausgebildet.

RAL, Tabelle 21: Regeleinsatzbereiche von Knotenpunktarten bei vierarmigen Knotenpunkten:

| übergeordnete Straße \ untergeordnete Straße | EKL 1 | EKL 2 | EKL 3 | EKL 4 |
|--|--------------------|----------------------|-------|-------|
| EKL 1 | | | | |
| EKL 2 | | | | |
| EKL 3 | | | | |
| EKL 4 | nicht zu vertreten | nicht zu empfehlen * | | |

Legende:
 Lichtsignalanlage mit Linksabbiegerschutz
 Einsatz der Lichtsignalanlage prüfen
 Die übergeordnete Straße ist senkrecht dargestellt. Die vorfahrtberechtigte Straße ist als Breitstrich dargestellt.
 weitere Einsatzbereiche der Knotenpunktarten siehe Abschnitt 6.3.3

Gemäß RAL kann in zu begründenden Ausnahmefällen aufgrund der verkehrlichen Erfordernisse und der örtlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität, der Umweltverträglichkeit und der Kosten geprüft werden, ob eine andere Knotenpunktart zweckmäßiger ist.

Die Knotenpunkte im Streckenverlauf der Trassenvarianten B 74n werden entsprechend ihrer Kategorisierung und dennoch möglichst flächen- und ressourcenschonend geplant. Die

Möglichkeit für die Begründung, Knotenpunkte teilplanfrei (Verbindung von zwei Straßen auf unterschiedlichen Ebenen mit Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen) auszubilden, wird für jeden Einzelfall geprüft.

3. Warum wird die Einstufung, die zur Verlegung der Bundesstraße 74 östlich von Ritterhude nach dem Beschluss der Bundesregierung 2016 aufgrund des „außerordentlich hohen“ Kosten-Nutzen-Faktors in den vordringlichen Bedarf innerhalb des Bundesverkehrswegeplanes 2030 führte, nicht in Zweifel gezogen, da bei der Berechnung der Dringlichkeit von einer 2-spurigen Straße ausgegangen wurde?

Die NLStBV hat vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMDV) den Planungsauftrag für die B 74 aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 erhalten. Der Auftrag besteht darin, die Planungen zur B 74 OU Ritterhude im Anschluss an die Linienbestimmung aus dem Jahr 2015 fortzuführen.

Die Wahl des maßgebenden Regelquerschnitts sowie die weitere Planung und Ausbildung der Knotenpunkte erfolgt in enger Abstimmung mit der Zentrale der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und im weiteren Verlauf mit dem BMDV.

4. Welche Berechnungen sind der Grund, dass in der Planung des Trassenverlaufs von einem teilweisen 2+1 Ausbau ausgegangen wird?

Siehe G.2.

Landesstraßen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität möglichst so ausgebaut werden, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer der jeweiligen Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden. Diese Geschwindigkeit ergibt sich aus der jeweiligen Kategorie der Straße und dem damit im Regelfall verbundenen Entfernungsbereich. Die Straßenkategorie gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ist die Eingangsgröße zur Bestimmung der Entwurfsklasse für Landstraßen.

Für jede Entwurfsklasse ist ein einbahniger Regelquerschnitt definiert. Für die Entwurfsklasse (EKL) 2 ist dies der Querschnitt RQ 11,5+, der in einzelnen Abschnitten für eine Fahrtrichtung durch einen zusätzlichen Überholfahrstreifen auf drei Fahrstreifen aufgeweitet wird. In diesen verkehrstechnisch gesicherten Abschnitten soll das Überholen gebündelt werden, um Überholvorgänge unter Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens möglichst zu vermeiden.

5. Was bedeutet eine Berücksichtigung der hohen eingetretenen Kostensteigerungen im Bausektor, die auch bei diesem Vorhaben zu deutlichen Mehrkosten führen werden, für den Bau dieser Fernstraße?

Die letzten Kostenschätzungen wurden im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens erstellt. Mit zunehmendem Detaillierungsgrad lassen sich die Kosten eines Projektes besser abschätzen. Mögliche Kostensteigerungen fließen in die Kostenermittlung für den jeweiligen Projektstand ein. Für die Vorplanung wird eine Fortschreibung der Kosten durchgeführt, deren Ergebnis auch in den Alternativenvergleich einfließt.

6. Die Kostensteigerungen verschlechtern zwingend den Kosten-Nutzen-Faktor (schon rein rechnerisch) - wie wirkt sich das auf die Einstufung als vordringlicher Bedarf aus?

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen noch keine aktualisierten Kostenermittlungen vor, so dass die Bewertung erst am Ende der Vorplanung vorgenommen wird.

7. Mit was wird der Bau der B74neu begründet, wenn mehr und bessere Straßen für mehr, statt im Gegenteil für weniger Verkehr sorgt?

Die B74 neu ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) im vordringlichen Bedarf enthalten. Der BVWP umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte. Bei der projektspezifischen Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Vorhaben, die großräumig wirksam sind und eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten.

Die B74 dient der verkehrlichen Verknüpfung des Landkreises Osterholz mit den Kernen der Metropolregionen Bremen – Oldenburg und als direkter Anschluss an das großräumige Fernstraßennetz Deutschlands. Ziel ist es, den Verkehr der B 74 zu bündeln und das nachgeordnete Straßennetz zu entlasten. Gleichzeitig können so Stauerscheinungen eingedämmt werden, da der Verkehr den Ort umfahren kann.

8. Wie konnte das Schnellstraßenbauwerk B74neu, ohne eine ausreichende Berücksichtigung der sie umgebenden Umwelt, nur durch eine Kosten-Nutzenschätzung von Verkehrszielen, die ausschließlich den motorisierten Individualverkehr berücksichtigen, mit einer Dringlichkeit belegt werden?

Im Zuge der Erarbeitung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 hat das damalige BMVI gemäß § 14b in Verbindung mit Anlage 3 Nr. 1.1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP) eine Strategische Umweltprüfung (SUP) durchgeführt. Die SUP ist ein Prüfungsverfahren, mit dem die Umweltaspekte von Plänen systematisch untersucht werden. Ziel der SUP ist es, die Umweltauswirkungen eines Plans bereits frühzeitig zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten, um die so gewonnenen Ergebnisse und Erkenntnisse bei der Entscheidung über den Plan mit berücksichtigen zu können. Eine weitergehende und differenziertere Berücksichtigung der Umwelt- und Naturschutzbelange erfolgt darüber hinaus auf den folgenden Planungsebenen im Rahmen der projektbezogenen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Im Falle der B74 wurde das Vorhaben im Rahmen der Linienbestimmung auf seine Umweltverträglichkeit nach dem UVP, auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und auf artenschutzrechtliche Anforderungen geprüft. Des Weiteren wurde entsprechend der in § 34 BNatSchG erforderlichen Aufnahmeprüfung eine Alternativenprüfung durchgeführt, in die die maßgebenden Abwägungskriterien (verkehrliche Entlastungswirkung, Wirtschaftlichkeit, raumordnerische, siedlungsbezogene und schalltechnische Wirkungen) einbezogen wurden.

H) zum Klimawandel und dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18. 1 BvR 288/20. 1 BvR 96/20.1 BvR 78/20), in dem das Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass die heute unzureichende Klimaschutzpolitik die Freiheits- und Grundrechte von morgen beeinträchtigt.

1. Wird die gesellschaftliche Diskussion die sich in den letzten Jahren bzgl. Verkehr und Klima massiv gewandelt hat, und die Erkenntnis daraus, Einfluss auf die Fortsetzung der Planung B74neu haben?

Der Planungsauftrag ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und besteht darin, die Planungen der B 74 OU Ritterhude im Anschluss an die Linienbestimmung aus dem Jahr 2015 fortzuführen. Die Linienbestimmung nach §16 FStrG erfolgte am 24. Juli 2015 durch das damalige BMVI mit Anmerkungen und Maßgaben. Inwieweit die gesellschaftliche Diskussion Einfluss auf die Fortsetzung der Planungen haben wird, kann vom Planungsteam nicht eingeschätzt werden. Eine mögliche Entscheidung, die Planungen nicht fortzuführen, wird auf politisch-gesellschaftlicher Ebene getroffen, nicht jedoch auf planerischer Ebene. Solange der gesetzliche Planungsauftrag besteht, ist es die Aufgabe der NLStBV, die Planungen weiterzuführen. Gleichwohl fließen Aspekte der Diskussion, wie z.B. das Klima über den Klimaschutzbeitrag und eine Betrachtung der Auswirkungen im Zuge des Alternativenvergleichs, in die Planung ein.

2. Wird die Entwicklung des massiven Umdenkens in breiten Bevölkerungsschichten Auswirkung auf die mögliche Fertigstellung der Straße haben?

Siehe H.1

3. Ist die Auftragstellung der OU Ritterhude B74neu mit entsprechend erhöhten Anforderungen an Klimaschutz und der Forderung der Mobilitätswende neu untersucht worden in Bezug auf die damals angenommenen zwingenden Gründe und das überwiegend öffentliche Interesse einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art für die Durchführung des Vorhabens? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?

Siehe H.1.

Ergänzend: Eine Überprüfung des Bedarfs unter entsprechend veränderten Rahmenbedingungen erfolgt bei der Fortschreibung bzw. Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans.

Die Betrachtung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, bezieht sich auf die Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens nach § 34 BNatSchG, hier konkret auf das Vogelschutzgebiet Hammeniederung, die festgestellten erheblichen Auswirkungen und die damit verbundene Ausnahmeprüfung nach § 34 (4) BnatSchG. Für die aktuelle Planung der Ostvariante wird der Sachverhalt erneut bewertet.

I) zu Teilnehmern der politischen Vertreter im Dialogforum:

1. Haben die Vertreter der Bürger (die Politik und Verwaltung der Orte) die Möglichkeit, im Dialogforum Fragen zum Verlauf des Planungsprozesses zu stellen und was diese Planung für die Bevölkerung bedeuten würde?

Das Dialogforum setzt sich aus Mitgliedern aus der Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und der Bürger:innenschaft zusammen. Das Planungsteam stellt in diesem Rahmen in regelmäßigen Abständen den Projektstand vor. Die Teilnehmenden haben in jeder Sitzung die Möglichkeit, Fragen zu stellen und ihre Themen einzubringen.

Die NLStBV erläutert im Dialogforum auch den bisherigen und weiteren Planungsfortschritt und den Genehmigungsprozess.

2. Wenn ja, sind bisher Fragen gestellt worden und auch von den Planern beantwortet worden?

Die im Dialogforum gestellten Fragen und Hinweise werden von den Planerinnen und Planern beantwortet und finden anschließend Eingang in die Protokolle der einzelnen Sitzungen. Die Protokolle sowie weitere Informationen zum Dialogforum können hier eingesehen werden:

https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b_74_ortsumfahrung_ritterhude/dialog_und_beteiligung/dialog-und-beteiligung-223944.html (unter „Aktuelle Unterlagen“). Darüber hinaus wird der Frage-Antwort-Bereich auf der Projektwebsite laufend aktualisiert und ergänzt:
https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/b_74_ortsumfahrung_ritterhude/fragen_und_antworten/.

3. Sind diese Vertreter der Bürger ermächtigt worden, diese Antworten an die Bürger zu übermitteln?

Ja, das ist einer der Gründe, warum das Dialogforum eingerichtet wurde. Zum einen können die Bürgerinnen und Bürger ihre Fragen und Hinweise im Vorfeld der Sitzungen über die Mitglieder in das Dialogforum einbringen. Zum anderen ist vorgesehen, dass die Vertreterinnen und Vertreter im Dialogforum als Multiplikatoren fungieren, um die im Dialogforum besprochenen Inhalte nach außen zu tragen und über den aktuellen Planungsstand zu berichten. Zusätzlich erhalten Bürgerinnen und Bürger über die Protokolle der Sitzungen sowie den Projektnewsletter der B 74 einen Einblick in die Inhalte des Dialogforums. Darüber hinaus können sich Interessierte jederzeit an das Projektpostfach b74ouritterhude@ifok.de wenden.

4. Ist den Vertretern bei der Übermittlung an die Bevölkerung Unterstützung von der planenden Behörde angeboten worden?

Soweit Unterstützungsbedarf besteht, kann diese gewährt werden. Die NLStBV steht den Mitgliedern des Dialogforums sowie allen anderen an der Planung Interessierten für Fragen zur Verfügung und unterstützt, wo dies möglich und angezeigt ist.

J) zu Lärm, Feinstaub, Licht, Schwingungen usw.:

1. Wie kann Lärmzumutbarkeit richtig bewertet werden, wenn keine Lösungen für den aktiven und passiven Lärmschutz bei der Entscheidung berücksichtigt werden und wie hoch ist die zusätzliche Belastung durch Lärm für die Betroffenen?

Bei der schalltechnischen Untersuchung orientiert sich die NLStBV an den aktuellen Vorgaben der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) sowie an den Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit den Verordnungen zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV). Hierbei wird zwischen Immissionsgrenzwerten für verschiedene Gebiete und Tageszeiten unterschieden.

Im Rahmen des Alternativenvergleiches werden auch schalltechnische Untersuchungen durchgeführt und in die Bewertung der Trassen einbezogen. Betrachtet werden die flächenmäßige Betroffenheit verschiedener baulicher Nutzungen gemäß den geltenden Bebauungsplänen sowie die Beeinträchtigung siedlungsnaher Freiräume und Erholungsgebiete. Für die Vorzugstrasse werden im Zuge der Entwurfsplanung konkrete Berechnungen von sogenannten Schutzfällen vorgenommen und – soweit erforderlich – aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

2. Ist hier von der Annahme größer plus 20 dBA über 24 Stunden anzusetzen?

Die zu berücksichtigenden einzuhaltenden Grenzwerte ergeben sich aus der 16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung. Werden diese Grenzwerte überschritten, sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

3. Wird eine ortsübliche Nutzung der Grundstücke in der Nähe der B74neu weiterhin möglich sein?

Für diejenigen Grundstücke, die nicht im direkten Querungsbereich der Trasse liegen und somit unmittelbar vom Bau bzw. der Anlage der Straße betroffen wären, gelten die gesetzlichen Vorgaben z.B. im Hinblick auf den Immissionsschutz (Lärm, Luftschadstoffe). Gleichwohl wird es zu optischen Veränderungen des Orts- und Landschaftsbildes sowie ggf. zu veränderten Wegebeziehungen kommen.

4. Wurde die Zumutbarkeit bei Zunahme der LKW- und Schwerlastverkehre bei der ausgewählten Linienführung berücksichtigt?

Die aktuelle Verkehrsuntersuchung beinhaltet explizit auch den Schwerverkehrsanteil pro 24 Stunden. Die Frage der Zumutbarkeit einer Variante ist im Gesamtkontext des Alternativenvergleichs zu beurteilen.

5. Wie kann die Zumutbarkeit richtig beurteilt werden, bei Entkopplung von Schwingungen: z.B. bei mächtigen nassen Lehm-Ton-Bodenschichten, wo eine Verdichtung kaum möglich ist und Schwingungen über weite Strecken übertragen werden?

Im Rahmen der Entwurfsplanung werden geotechnische Gutachten erstellt, die Aufschluss über den anstehenden Boden geben. Daraus werden Empfehlungen für den Untergrund und den Straßenaufbau abgeleitet. Bei ungünstigen Bodenverhältnissen werden entsprechende Maßnahmen zur Standsicherheit durchgeführt. Im Rahmen des Alternativenvergleichs werden die vorliegenden Daten zur Geologie und zum Boden berücksichtigt und in die Bewertung einbezogen.

Die Frage der Zumutbarkeit einer Variante ist im Gesamtkontext des Alternativenvergleichs zu beurteilen.

6. Wurden der Lärmaktionsplan und die Lärmkarten in den Stadtteilen in Bezug darauf angepasst, wie viele Haushalte durch diese Linienführungen herauskommen und wie viele neu hineinkommen?

Siehe J.1

Lärmaktionspläne werden als Planungsinstrument von den Kommunen aufgestellt und nicht im Rahmen der Entwurfsaufstellung der NLStBV.

7. Warum wäre hier eine Verschlechterung zumutbar?

Sollte es durch die Maßnahme zu einer Verschlechterung der Schallimmissionen kommen und Grenzwerte überschritten werden, werden nach der BImSchV entsprechende Schallschutzmaßnahmen festgelegt.

8. Warum werden Lärmschutzwände oder Erdwälle nicht heute schon vorgeplant?

Die Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil der Entwurfsplanung und wird nach Vorliegen der schalltechnischen Gutachten und Auswahl der Vorzugstrasse bei Überschreitung der Grenzwerte geplant. Die Planung von Lärmschutzanlagen ist Inhalt der Folgenbewältigung des Straßenbaus. Im aktuellen Alternativenvergleich werden hingegen nur die Auswirkungen des Straßenbaus an sich aufgezeigt.

K) zu Sorgen um Besitzstand, Wertverlusten und Altersversorgung (dadurch notwendiger Verkäufe) bei Betroffenen:

1. Wer berät die Betroffenen in der Phase der Planung, Bauzeit und Inbetriebnahme, wenn doch Fragen vom Planungsteam schon heute nur ausweichend beantwortet werden?

Die NLStBV steht – unter anderem über das Projektpostfach b74ouritterhude@ifok.de – für Fragen zur Verfügung und beantwortet diese, soweit es der aktuelle Planungsstand zulässt, ggf. mit Unterstützung externer Dienstleister. Auf unmittelbar betroffene Anwohnerinnen und Anwohner wird die NLStBV rechtzeitig zugehen.

2. Wer verhindert, dass die durch die Planung betroffenen Grundstücke für Jahre oder Jahrzehnte unverkäuflich werden?

Ob tatsächlich Grundstücke betroffen sind, lässt sich abschließend erst mit Vorliegen der Vorzugsvariante beurteilen. Sollte dies der Fall sein, kommt die NLStBV auf die Betroffenen zu. Die Entscheidung wird voraussichtlich Anfang 2025 feststehen und dann auch in der Öffentlichkeit vorgestellt.

3. Wer verhindert die schon jetzt schleichenden Wertverluste oder die „kalte Enteignung“?

Siehe K.2

L) zum Umgang mit Betroffenen, deren Umfeld sich verändern würde, durch gesperrte Wege und Zugänge zum Naherholungsgebiet, Verlegung von Straßen und riesigen Bauwerken, die vor Grundstücken und in der Landschaft errichtet würden:

1. Wie werden die Bürger in dieser völligen Veränderung ihres Wohnumfeldes aufgeklärt und begleitet?

Sobald die aus dem Alternativenvergleich hervorgegangene Vorzugsvariante feststeht, wird diese zusammen mit den Hintergründen der Entscheidung in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt, die rechtzeitig auf der Projektwebsite und im B 74-Newsletter angekündigt wird. Bei dieser Veranstaltung und anstehenden Erörterungsterminen besteht die Möglichkeit, sich vorab beim Planungsteam der B 74 zu informieren. Darüber hinaus können sich Betroffene jederzeit per E-Mail über das Projektpostfach b74ouritterhude@ifok.de an das Planungsteam wenden.

2. Wird die teilweise völlige Vernichtung der Wohnqualität und die Zerstörung der Naherholungsgebiete bei der Planung beider Trassen berücksichtigt?

Sowohl bei der Ost- als auch bei der Westvariante würden die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der bestehenden B 74 alt entlastet. Gleichzeitig würde sich der Verkehr auf die jeweilige Alternativtrasse verlagern. Bei der Durchführung des Alternativenvergleichs für die beiden Trassen werden daher verschiedene Faktoren (Schutzgüter) in die Bewertung einbezogen. Hierzu zählen unter anderem:

- Menschen (Wohnen, Erholen),
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.

3. Wird die Mehrbelastung über viele Jahre allein in der Bauphase durch geeignete Entlastungsmaßnahmen begleitet?

Bauzeitliche Belastungen bzw. Auswirkungen werden ebenso wie die anlagebedingten und betriebsbedingten Wirkungen des Straßenbaus im Alternativenvergleich berücksichtigt. Konkrete Auswirkungen der Vorzugsvariante sowie geeignete Minderungsmaßnahmen werden im Rahmen der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitet (z.B. Nachtbauverbot, Baustellenkonzept bzgl. Transportwege).

4. Werden auch die einzigartigen Naturgebiete, wie der Stoteler Wald oder das Heerweger Moor naturkundlich ausreichend bewertet?

Eine naturschutzfachliche Bewertung aller Naturgebiete im Planungsgebiet erfolgt bereits auf Vorplanungsebene im Rahmen des Alternativenvergleichs. Die von der Trasse betroffenen Bereiche der Naturgebiete wurden durch die im Jahr 2022 durchgeführten Kartierungen detailliert erfasst, sodass eine Berücksichtigung und Bewertung dieser bereits im Alternativenvergleich erfolgt, z.B. durch eine Bewertung möglicher Verluste hochwertiger Biotope. Darüber hinaus wird auch ihre Funktion als Erholungsgebiet bewertet.

M) zur Ausführung und Zumutbarkeitsprüfung der Knotenpunkte und Überbrückungen mit den erforderlichen Rampen:

1. Wie können Bauwerke Berücksichtigung finden, wie z.B.
Scharmbeckstoteler Str.: wo ein Trog mit oder ohne Deckel ohne Breite und Länge geplant wird
oder
Querung Werschenreger Straße: wo ein riesiger Fly-Over im Verlauf der Stoteler

Waldstrasse auf Ton / Lehm und im Wasserschutzgebiet entstehen würde, obwohl vielleicht dort zwei Tröge sinnvoller wären

Brücke Heerweger Moor: Eine lange Brücke ohne Lärmschutz und Sichtschutz im Naturschutzgebiet
oder

Riesige Knotenpunkte: Brücken und Rampen im Natura 2000 Gebiet ins tiefe Moor und Naherholungsgebiet gebaut usw.....usw.

Aussagen zu den konkreten Abmessungen der Bauwerke einschließlich der zugehörigen Rampen und der benötigten Bauflächen können zum jetzigen Planungsstand noch nicht getroffen werden.

Die Knotenpunkte im Streckenverlauf der Trassenvarianten B 74n werden entsprechend ihrer Kategorisierung richtlinienkonform und dennoch möglichst platzsparend geplant, um auch dem prognostizierten Verkehrsaufkommen gerecht zu werden.