

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Jürgen Trittin, Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Dorothea Steiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Neubau der Bundesstraße 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt

Zwischen dem thüringischen Mittelzentrum Leinefelde-Worbis und Duderstadt (Niedersachsen) soll die Bundesstraße 247 auf voller Länge neu trassiert werden. Das Vorhaben, das sich in mehrere Ortsumfahrungen gliedert, ist Bestandteil des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans. Bereits realisiert ist die Ortsumgehung von Leinefelde (Kosten 12,1 Mio. Euro); der Abschnitt von Worbis bis Wintzingerode ist im Bau (Kosten 16,7 Mio. Euro) und soll 2012 fertiggestellt werden.

Der Neubau der B 247 soll über Ferna und Teistungen (Kosten 21,7 Mio. Euro) bis Duderstadt fortgesetzt werden. Für die Umgehung von Duderstadt sind noch einmal Investitionen in Höhe von 42,9 Mio. Euro veranschlagt, so dass für den Neubau der B 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt insgesamt 93,4 Mio. Euro aufgebracht werden müssten.

Nach der weitgehenden Fertigstellung der Autobahn 38 im Dezember 2006 ist das Verkehrsaufkommen auf der B 247 bereits deutlich zurückgegangen. Die Dauerzählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen bei Ferna registrierte 2004 8 474 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden; 2009 waren es noch 6 255 in 24 Stunden, was einer Abnahme des Verkehrsaufkommens von mehr als 26 Prozent innerhalb von fünf Jahren entspricht. Noch stärker nahm der Lkw-Verkehr auf der Bundesstraße zwischen Niedersachsen und Thüringen ab – nämlich um rund ein Drittel.

Dagegen liegt der Planung des Neubauvorhabens eine Verkehrsprognose zu Grunde, die von dem rückläufigen Trend, den die Ergebnisse der Zählstelle widerspiegeln, erheblich abweicht. Für den Bereich Ferna geht die Verkehrsprognose im Jahr 2020 von täglich 11 400 Fahrzeugen aus.

Vor diesem Hintergrund muss die Nutzen-Kosten-Berechnung, die für die Vorhaben zwischen Worbis und Duderstadt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,3 ermittelte, stark angezweifelt werden, da die Verkehrsprognose offenbar die entlastende Wirkung der A 38 nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt hat.

Auch die erhoffte Verkehrsentslastung im Bereich Gerblingerode/Duderstadt dürfte weit hinter den an das Vorhaben geknüpften Erwartungen bleiben, da ca. 90 Prozent des Verkehrsaufkommens Ziel- und Quellverkehr ist. So wird für die Ortschaft Gerblingerode nur eine geringe Entlastung prognostiziert. Rund 4 000 Fahrzeuge würden weiter die bestehende Ortsdurchfahrt nutzen.

Des Weiteren würde das Verkehrsbauvorhaben massive Eingriffe in die Natur- und Kulturlandschaft des Untereichsfeldes erfordern, was insbesondere im Bereich des Pferdebergs südwestlich von Duderstadt die Nutzung als Naherholungsgebiet grundsätzlich in Frage stellen würde. Mit der gewählten Variante „1b modifiziert“ wurde hier die konfliktrichtigste Trasse ausgewählt, so dass Klagen betroffener Anwohner und Grundstückseigentümer quasi unausweichlich sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsbauvorhabens B 247 zwischen Wintzingerode und Duderstadt (einschließlich) ausgegangen, und wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?
2. In welcher Höhe und für welche Bauabschnitte wurden bzw. werden bei den Ortsumgehungen Leinefelde und Worbis-Wintzingerode EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) eingesetzt?
3. In welcher Höhe und für welche Bauabschnitte der Ortsumgehungen Ferna, Teistungen, Gerblingerode und Duderstadt sollen EFRE-Mittel eingesetzt werden?
4. Wie sieht der genaue Zeitplan für Planung und Realisierung der einzelnen Bauabschnitte des Vorhabens aus?
5. Sind die geplanten Ortsumgehungen von Wintzingerode bis Duderstadt im neuen Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP 2011 bis 2015) enthalten?
6. In welchen Jahresscheiben sollen die benötigten Finanzmittel für die Ortsumgehung Westerode (Verkehrseinheit 2) in den Bundeshaushalt eingestellt werden?
7. Welchen Sachzusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem „Gesehenvermerk“ für die Vorentwurfsplanung der Verkehrseinheit 3 und dem Baubeginn für die Ortsumgehung Westerode?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung das vor Ort von Landes- und Kommunalpolitikern gelegentlich erwähnte Junktum zwischen der Verkehrseinheit 2 (Ortsumgehung Westerode) und der Verkehrseinheit 3 (Ortsumgehung Duderstadt/Gerblingerode)?
Gibt es aus planungsrechtlicher Sicht eine Koppelung zwischen beiden Verkehrseinheiten?
Wenn ja, welche?
9. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die Ortsumgehung Westerode (Verkehrseinheit 2) eine eigenständige Verkehrseinheit ist, die nach Realisierung voll verkehrswirksam ist und damit unabhängig von den übrigen Verkehrseinheiten in Betrieb gehen kann?
Wenn nein, warum nicht?
10. Wann und unter welchen Bedingungen kann die Stadt Duderstadt mit der Rückerstattung der Planungskosten in Höhe von 500 000 Euro für die Verkehrseinheit 2 bzw. 3 rechnen?
Ist die Rückzahlung ein Automatismus oder ist bei Nichtrealisierung des Vorhabens mit „versunkenen Planungskosten“ zu rechnen?
11. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die neuen Verkehrsanlagen voraussichtlich jährlich anfallen, und welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung entfallen davon auf die zahlrei-

chen Brückenbauwerke der neuen B 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt?

12. Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung würden sich für den geplanten Pferdebergtunnel ergeben?
13. Welche Sicherheitseinrichtungen, Lüftungs- und Beleuchtungsanlagen sind nach der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) im Pferdebergtunnel einzuplanen?
14. Wäre der Betrieb des geplanten Pferdebergtunnels mit Einschränkungen für den Transport von Gefahrgütern verbunden?
Wenn ja, für welche Gefahrgutklassen wären Einschränkungen zu erwarten, und über welche Ausweichrouten sollen Gefahrguttransporte dann geleitet werden?
15. Welche Abschnitte der neuen B 247 zwischen Wintzingerode und Duderstadt sollen nach dem aktuellen Planungsstand dreispurig ausgebaut werden (bitte mit genauer Kilometrierung und Länge des dreispurigen Abschnitts)?
16. Werden nach Fertigstellung der Ortsumfahrungen die Straßenabschnitte der Bestandstrasse der B 247 zurückgestuft?
Wer ist dann für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlage zuständig, und welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich?
17. Welche Verkehrsbelegung ergibt sich derzeit auf der B 247 zwischen Leinefelde und Duderstadt (bitte abschnittsweise darstellen, insbesondere Ortslage Gerblingerode und Duderstadt)?
18. Wie hat sich die Verkehrsbelegung zwischen 1990 und 2000 bzw. 2000 und 2010 entwickelt (bitte abschnittsweise darstellen)?
19. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des gesamten Projekts ausgegangen (bitte abschnittsweise darstellen), und welche Verkehrsprognose liegt diesen Berechnungen zu Grunde?
20. Wie hoch ist der Anteil des Quell- und Zielverkehrs (bitte abschnittsweise angeben)?
21. Wie hoch ist der Lkw-Anteil; und wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs (bitte abschnittsweise angeben)?
22. Wie hoch wäre die Verkehrsbelegung nach der Verkehrsprognose auf der Bestandstrasse nach Inbetriebnahme der neuen B 247 (bitte abschnittsweise darstellen, insbesondere Ortslage Gerblingerode und Duderstadt)?
23. Wie beurteilt die Bundesregierung den rückläufigen Trend des Verkehrsaufkommens (vgl. Landtagsdrucksache 5/2140, Thüringer Landtag) bei der Zählstelle der Bundesanstalt für Straßenwesen bei Ferna insbesondere nach 2006 – also nach weitgehender Fertigstellung der A 38?
24. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der signifikante Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der B 247 vor allem auf die entlastende Wirkung der A 38 zurückzuführen ist?
Wenn nein, was hat dann zu dem erheblichen Rückgang des Verkehrsaufkommens von rund 26 Prozent zwischen 2004 und 2009 geführt?
25. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen den aktuellen Zählergebnissen von rund 6 300 Kfz in 24 Stunden bei der Zählstelle Ferna im Jahr 2009 und der Prognose von 11 400 Kfz im Jahr 2020 im Abschnitt Ferna (vgl. Landtagsdrucksache 5/2140, Thüringer Landtag)?

26. Welche grundsätzlichen Annahmen liegen der Verkehrsprognose zu Grunde (demographische Entwicklung, Entwicklung des Ölpreises)?
27. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die der Planung zu Grunde liegende Verkehrsprognose angesichts des seit Jahren andauernden rückläufigen Trends beim Verkehrsaufkommen nicht belastbar und mithin für die weitere Planung unbrauchbar ist, da sie bereits durch die Realität widerlegt wurde?
28. Wenn nein, welche Entwicklungstrends lassen das Verkehrsaufkommen bei Ferna von derzeit rund 6 300 Kraftfahrzeugen auf 11 400 Kraftfahrzeuge im Jahr 2020 anschwellen?
29. Hält die Bundesregierung angesichts der stark rückläufigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für angebracht?
Wenn nein, warum verfolgt die Bundesregierung ein Verkehrsprojekt auf Basis einer nicht belastbaren und überholten Verkehrsprognose?
30. Hält die Bundesregierung die Notwendigkeit des Verkehrsprojekts in Anbetracht des rückläufigen Verkehrsaufkommens noch für gegeben?
Wenn ja, warum?
31. Welche Auswirkungen auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte die Zugrundelegung einer aktualisierten Verkehrsprognose, die den rückläufigen Trend beim Verkehrsaufkommen der letzten Dekade realistisch abbildet bzw. fortschreibt?
32. Hält es die Bundesregierung mit dem Haushaltsgrundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit vereinbar, an der Planung für ein Verkehrsprojekt festzuhalten, bei dem sich die Ausgangslage bzw. wichtige Rahmenbedingungen (stark rückläufiges Verkehrsaufkommen) verändert haben, ohne das Vorhaben erneut auf seinen Nutzen zu überprüfen?
Wenn ja, warum?
33. Welche Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der B 247 ergibt sich aus Sicht der Bundesregierung nach Fertigstellung der überwiegend vierspurigen und als großräumige Bundesstraßenverbindung angelegten B 243 (Nordhausen–Seesen–Hildesheim) insbesondere in der Fernverkehrsrelation Mittelthüringen–Südharz–Norddeutschland?
34. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die dann auf weiten Abschnitten vierspurige B 243 nach Fertigstellung und der damit zu erwartenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse weiteren Verkehr – insbesondere Lkw-Fernverkehr – in der Relation Mittelthüringen – Norddeutschland von der B 247 abziehen wird?
Wenn nein, welche Wechselwirkungen erwartet die Bundesregierung dann zwischen der großräumigen Bundesstraßenverbindung B 243 und der B 247?
35. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hat heute der Landkreis Eichsfeld, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln?
36. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner haben heute die entlang der B 247 (Leinefelde bis Duderstadt) liegenden Städte und Gemeinden, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen in diesen Städten und Gemeinden entwickeln?

37. Welche Wechselwirkungen zwischen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der B 247 und der demographischen Entwicklung in Nordthüringen und Südniedersachsen erwartet die Bundesregierung für die kommenden Dekaden?
38. Ist es richtig, dass in der Ergebnispräsentation zur Überprüfung der Bedarfspläne der Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2010 für Südniedersachsen und Nordthüringen (insbesondere Landkreis Eichsfeld und Landkreis Göttingen) mit einem allgemeinen Rückgang des Pkw-Verkehrsaufkommens zwischen 11 und 16 Prozent im Zeitraum 2004 bis 2025 gerechnet wird?
39. Ist es richtig, dass der Neubau der B 247 ein Projekt des so genannten RWA-Pools ist?
40. Wie viele Hektar werden für die Ortsumgehungen Leinefelde und Worbis-Wintzingerode dauerhaft beansprucht?
41. Wie viele Hektar Wald und wie viele Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche sind für die beiden Vorhaben in Anspruch genommen worden?
42. Wie viele Hektar sollen für die geplanten Vorhaben im Zuge der B 247 zwischen Wintzingerode und Duderstadt (einschließlich) dauerhaft beansprucht werden?
43. Wie viele Hektar Wald und wie viele Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche sollen für die geplanten Vorhaben zwischen Wintzingerode und Duderstadt in Anspruch genommen werden?
44. Welche Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach den §§ 7 bis 14 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes sowie des Thüringer Naturschutzgesetzes bzw. den §§ 14, 15 des Bundesnaturschutzgesetzes auszugleichen, und welche Kompensationsmaßnahmen sind dafür geplant?

Berlin, den 1. August 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

