

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler,  
Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/11871 –**

### **Kosten, Umweltauswirkungen und Flächenverbrauch der Bundesstraße 51 – Ortsumfahrung Bad Iburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zuge der B 51 beabsichtigt die Bundesregierung den Neubau einer Ortsumfahrung um Bad Iburg. Das Vorhaben soll 57,2 Mio. Euro kosten und durchschneidet mehrere Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie ein Überschwemmungsgebiet ([www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html)).

Vor Ort ist das Projekt sehr umstritten. Kritisiert werden insbesondere die fehlende Entlastungswirkung sowie die Kosten für Mensch, Natur und Umwelt. Bereits im April 2016 hat sich der Rat der Stadt Bad Iburg gegen die Straße ausgesprochen ([www.noz.de/lokales/bad-iburg/artikel/702980/iburger-rat-sagt-nein-zur-ortsumgehung-durch-den-freden](http://www.noz.de/lokales/bad-iburg/artikel/702980/iburger-rat-sagt-nein-zur-ortsumgehung-durch-den-freden)).

Von 1999 bis 2007 war die Verkehrsbelastung der B 51 – Ortsdurchfahrt Bad Iburg – im Mittel um 7,7 Prozent rückläufig (Stadt Bad Iburg, Stadt Georgsmarienhütte: Verkehrserhebung B 51 – Ergebnisbericht, Projektnummer: 206468, 2007, S. 9). Mit einem Anteil von 74 Prozent hat der Ziel- und Quellverkehr im Vergleich zum Durchgangsverkehr (4100 Kfz/24 h) den wesentlichen Anteil am Verkehrsaufkommen (Stadt Bad Iburg, Stadt Georgsmarienhütte: Verkehrserhebung B 51 – Ergebnisbericht, Projektnummer: 206468, 2007, S. 13). Die Verkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan hingegen prognostiziert allein für die geplante Ortsumfahrung eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 13 000 Kfz pro Tag.

Weiterhin wurden in der bei der Anmeldung erforderlichen Begründung der Notwendigkeit der Ortsumfahrung „erhebliche Mängel“ der Ortsdurchfahrt angeführt. Diese wird jedoch zurzeit saniert.

Nach Ansicht der Fragesteller stehen die tatsächliche Verkehrsbelastung und der hohe Anteil des Ziel- und Quellverkehrs der versprochenen Entlastungswirkung diametral gegenüber. Insbesondere in Hinblick auf die Kosten und die Auswirkungen auf Mensch, Natur und Umwelt wirft die Bewertung des Vorhabens Fragen auf.

1. a) Wie hoch sind aktuell die Kostenschätzungen für den Neubau der Ortsumfahrung B 51 Bad Iburg (bitte nach einzelnen Kostenkomponenten, z. B. Tunnel etc. aufschlüsseln und Datum der Kostenkalkulation angeben)?

Derzeit geht die Bundesregierung für die B 51, Ortsumgehung Bad Iburg, von Gesamtkosten in Höhe von 57,2 Mio. Euro aus. Diese wurden zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen durch das Land Niedersachsen ermittelt (Kostenstand: 1. Januar 2014). Die Kosten teilen sich auf die einzelnen Kostengruppen wie folgt auf:

Kostengruppe	Kosten
Grunderwerb	3,2 Mio. Euro
Untergrund, Unterbau und Entwässerung	9,9 Mio. Euro
Oberbau	5,3 Mio. Euro
Brücken	3,2 Mio. Euro
Tunnel	30,0 Mio. Euro
Ausstattung	5,0 Mio. Euro
Sonstige Besondere Anlagen	0,6 Mio. Euro

- b) Gibt es Hinweise auf Kostensteigerungen gegenüber der bei der Anmeldung genannten Kostensumme, insbesondere vor dem Hintergrund anderer erst kürzlich bekannt gewordener Kostensteigerungen bei Straßenprojekten im Landkreis Osnabrück (s. [www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/861227/a33-nord-wird-teurer-aber-der-bund-weiss-nichts-davon](http://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/861227/a33-nord-wird-teurer-aber-der-bund-weiss-nichts-davon))?

Nein.

2. a) Welches Ziel haben die aktuellen Baumaßnahmen der Ortsdurchfahrt Bad Iburg im Zuge der B 51?

Die Baumaßnahmen an der Ortsdurchfahrt Bad Iburg im Zuge der B 51 dienen insbesondere der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ziel ist es, den vorhandenen Straßenraum umzugestalten, um beidseitige Geh- und Radwege mit sicheren Überquerungsmöglichkeiten zu realisieren. Durch die damit einhergehende Reduzierung des Straßenquerschnitts und die Anlage von neuen straßenbegleitenden Grünstreifen mit Bäumen soll eine Verbesserung des Ortsbildes und eine Reduzierung der Geschwindigkeit in der Ortsmitte erzielt werden.

- b) Wieso wurde bei der Projektanmeldung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans trotz aktueller Sanierung der Ortsdurchfahrt als Begründung für die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung angegeben, auf der Durchfahrt ergäben sich „erhebliche Mängel“ ([www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html))?

Die „erheblichen Mängel“ in der Ortsdurchfahrt Bad Iburg beziehen sich nicht auf die derzeitige bauliche Umgestaltung der B 51, sondern auf die hohe Verkehrsbelastung, insbesondere beim Schwerverkehr. Diese sind mit den Belangen und vielfältigen Nutzungsansprüchen im Zentrum eines Kurortes unverträglich.

- c) Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Ortsdurchfahrt B 51 Bad Iburg auch nach Fertigstellung der Sanierung weiterhin „erhebliche Mängel“ aufweisen wird?

Wenn ja, wieso?

Wenn nein, inwiefern ist die in der Anmeldung dargestellte Begründung für die Notwendigkeit durch die Sanierungsarbeiten hinfällig?

Ja. Die derzeitige hohe Verkehrsbelastung mit ihren negativen Folgen wird durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nicht reduziert.

- d) Auf welche Summe belaufen sich die Kosten für die Sanierung der Ortsdurchfahrt insgesamt?

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 5 Mio. Euro.

- e) Inwiefern wurden die Baumaßnahmen der Ortsdurchfahrt bei der Bewertung der Ortsumfahrung zum neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt?

Die gesamtwirtschaftlichen Bewertungen im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 und der gesetzlich verankerte Bedarf einer Ortsumgehung Iburg erfolgten unabhängig von den Umgestaltungen in der Ortsdurchfahrt Bad Iburg im Zuge der B 51. Beide Maßnahmen stehen in keinem sich gegenseitig bedingenden Zusammenhang.

3. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge des Neubaus versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht?

Nach den Projektinformationen aus der gesamtwirtschaftlichen Bewertung zur Aufstellung des BVWP 2030 wird von einer Versiegelung bzw. dauerhaften Inanspruchnahme von ca. 12,7 ha ausgegangen. Die Fläche im Bereich des geplanten Tunnels und eventuelle besondere Anforderungen durch Anschlussbauwerke sind nicht einbezogen.

- b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt?

- c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt?

- d) Hat die Bundesregierung bereits eine Einschätzung der Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?

- e) Wenn ja, wie hoch ist diese?

Wenn nein, wieso nicht?

Wenn nein, wie ist es aus Sicht der Bundesregierung dennoch möglich, den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens abzuschätzen?

- f) Wie viel landwirtschaftlich nutzbare Fläche wird in Anspruch genommen, und wie hoch ist der Anteil landwirtschaftlich nutzbarer Fläche an der gesamten Flächeninanspruchnahme?

Die Fragen 3b bis 3f werden gemeinsam beantwortet.

Detaillierte Angaben zur Art und Höhe der Gesamtflächeninanspruchnahme sind noch nicht möglich. Bis Ende 2016 bestand für die Ortsumgehung Bad Iburg kein

Planungsauftrag und kein Planungsrecht. Konkrete Planungen für die B 51, Ortsumgehung Bad Iburg, wurden deshalb noch nicht aufgenommen.

Die B 51, Ortsumgehung Bad Iburg, wurde in den Bedarfsplan 2016 aufgenommen und in die Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Damit wurde die Grundlage für die Aufnahme der Planungen der Ortsumgehung geschaffen, nachdem sie im bisherigen Bedarfsplan lediglich in die Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestuft war.

4. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?
- b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung?

Die Fragen 4a und 4b werden gemeinsam beantwortet.

Wegen des frühen Planungsstandes sind noch keine detaillierten Angaben möglich.

- c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?

Auf die Antwort zu Frage 1a wird verwiesen.

5. a) Welche Steigerung der Grundstückspreise entlang der geplanten Trasse im Landkreis Osnabrück hat die Bundesregierung in den letzten Jahren seit 2010 beobachtet?

Nach Mitteilung des Landes Niedersachsen kann momentan für landwirtschaftliche Nutzflächen im südlichen Landkreis Osnabrück von einer etwa 7 bis 10 prozentigen Steigerungsrate pro Jahr ausgegangen werden.

- b) Von welchen Kostensteigerungen geht sie für die folgenden Jahre bis 2030 aus?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

- c) Welchen Anteil haben die Grundstückskosten an den aktuellen gesamten Projektplanungskosten?

Nach aktuellem Kostenstand (1. Januar 2014) belaufen sich die Grunderwerbskosten auf etwa 5,6 Prozent an den Gesamtkosten.

6. Welche Auswirkungen hätte der Bau der Ortsumfahrung durch die wahrscheinliche Beeinträchtigung des durchquerten Flora-Fauna-Habitat-Gebietes, insbesondere in Hinblick auf das Erhaltungsziel und den Schutzzweck?

Bei einer Realisierung der zur Aufstellung des BVWP 2030 gemeldeten Linienführung für eine Ortsumgehung Bad Iburg würde es zu einer Zerschneidung des FFH-Gebiets DE 3813-331 (Teutoburger Wald, Kleiner Berg) und des Naturschutzgebietes „Freeden“ auf etwa 100 m führen (Flächeninanspruchnahme von etwa 0,2 ha Wald). Belastbare detaillierte Aussagen sind erst nach Planungsauf-

nahme durch das Land Niedersachsen und nach Feststehen der konkreten Trassenführung möglich. Auswirkungen auf Erhaltungsziel und Schutzzweck werden dann im Rahmen durch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ermittelt.

7. Werden durch die Ortsumfahrung Einwohner neu belastet?

Wenn ja, wie viele, wie und wo?

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung zur Aufstellung des BVWP 2030 und des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurden die umwelt- und naturschutzfachlichen Wirkungen durch eine Ortsumgehung Bad Iburg auf der Grundlage der dort angenommenen Linienführung ermittelt. Diese sind dem Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030 unter Ziffer 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B) zu entnehmen ([www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B51-G50-NI/B51-G50-NI.html)). Darüber hinausgehende Aussagen können erst getroffen werden, wenn die Planung für das Projekt durchgeführt worden ist.

8. a) Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen erhalten, die die Umweltauswirkungen des Vorhabens B 51 – Ortsumfahrung Bad Iburg thematisieren?
- b) Was waren zusammengefasst die wesentlichen Argumente dieser Stellungnahmen (bitte unter Beachtung, dass nach den Inhalten der eingegangenen Stellungnahme gefragt wird, nicht nach ihrer Anzahl)?

Die Fragen 8a und 8b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) ablief, waren projektbezogene Stellungnahmen nur relevant, wenn diese Auswirkungen auf den Gesamtplan hatten. Stellungnahmen ohne Bezug zur Wirkung des Gesamtplans sowie rein wertende Meinungsäußerungen ohne sachliche Begründung konnten vom BMVI im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 nicht berücksichtigt werden. Das BMVI-interne Verfahren zur fachlich-inhaltlichen Prüfung der Stellungnahmen ergab für die B 51, OU Iburg, keinen aus den relevanten Sachargumenten identifizierbaren bzw. ableitbaren Anpassungsbedarf. In diesem Zusammenhang wird auf den Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, der auf der Internetseite des BMVI abgerufen werden kann, verwiesen.

9. a) Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) der Ortsdurchfahrt aktuell (bitte zusätzl. Anteil Schwerlastverkehr und Datum der Zählung angeben)?

Die Auswertung der Ergebnisse der aktuell durchgeführten Straßenverkehrszählung ist für die Bundesstraßen u. a. in Niedersachsen noch nicht abgeschlossen. Belastbare Zahlen stehen erst nach Plausibilisierung der Zählergebnisse zur Verfügung.

- b) Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) der Ortsdurchfahrt in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte zusätzl. Anteil Schwerlastverkehr und jeweiliges Datum der Zählungen angeben)?

Die Ergebnisse der im Jahr 2005 und 2010 durchgeführten Straßenverkehrszählung auf der B 51 im Bereich Bad Iburg im Abschnitt zwischen den Einmündungen der L 95 (in Georgsmarienhütte) und der L 98 (im Süden von Bad Iburg) stellen sich wie folgt dar:

Straßenverkehrszählung 2005	DTV = 16.800 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil: 5,8 Prozent
Straßenverkehrszählung 2010	DTV = 16.900 Kfz/24 h	Schwerverkehrsanteil: 5,9 Prozent

10. a) Wie hoch ist der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs auf der Ortsdurchfahrt B 51 Bad Iburg aktuell (bitte Datum der Zählung mit angeben)?
- b) Wie hat sich der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte auch Daten der Zählungen angeben)?

Die Fragen 10a und 10b werden gemeinsam beantwortet.

Da die Planung für die B 51, Ortsumgehung Bad Iburg, durch das Land Niedersachsen noch nicht aufgenommen wurde, wurde noch keine entsprechende Verkehrsuntersuchung, der Aussagen zu Quell- und Zielverkehren entnommen werden können, erstellt.



