

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Hermann Grupe und Jörg Bode (FDP)

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

Wer trägt die Verantwortung für die spontane und monatelange Vollsperrung der B 83?

Anfrage der Abgeordneten Hermann Grupe und Jörg Bode (FDP), eingegangen am 18.05.2018 - Drs. 18/947
an die Staatskanzlei übersandt am 25.05.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 05.07.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

Vorbemerkung der Abgeordneten

Brüchige Muschelkalkfelsen entlang der Bundesstraße 83 lösten am 18. Mai 2018 eine Vollsperrung der Hauptverkehrsader im Weserbergland aus. Diese Vollsperrung kommt, obwohl der Steilhang am Weserufer seit Jahren unter Beobachtung steht, für alle überraschend. Die Auswirkungen sind für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, Schülerinnen und Schüler, für die Unternehmen und deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Tourismus im Weserbergland und für den überregionalen Transitverkehr auf der B 83 problematisch.

Das Problem der abgängigen Felswand ist seit Jahrzehnten bekannt und wurde jahrelang beobachtet. Nach einem Laserscan in 2017 wurde festgestellt, dass die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann. Ohne Ankündigung kam dann Ende April/Anfang Mai 2018 die Botschaft, dass der Region eine jahrelange Sperrung der B 83 bevorsteht, dass Felsicherungsmaßnahmen nicht möglich seien und dass die Bundesstraße mit zwei Brückenneubauten auf die andere Weserseite verlegt werden soll. Dass technische Sicherungsmaßnahmen der Felswand an der Bundesstraße nicht möglich sein sollen, wurde u. a. mit der rechtlichen Einstufung des Gebietes als FFH-Gebiet begründet. Nachdem inzwischen zwei „Runde Tische“ stattgefunden haben, zeichnet sich ab, dass Sicherungsmaßnahmen mit Seilen und Netzen durchaus möglich sind. Aktuell steht eine Vollsperrung der B 83 bis zum 18. November 2018 mit großräumigen Umleitungen, Ersatzfahrplänen und weiteren für die Bürger vor Ort unangenehmen Tatsachen zur Lösung des Problems an.

Vorbemerkung der Landesregierung

Am 03.05.2018 befassten sich das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW), das Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz (MU), die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) und der Landkreis Holzminden als untere Naturschutzbehörde unter Beteiligung der Landtags- und Bundestagsabgeordneten der Region sowie Gemeinde- und weiterer Behördenvertreter mit der Thematik. Oberste Ziele sind die schnellstmögliche Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und die dauerhafte Nutzung der vorhandenen B 83. Dazu ist die Umsetzung von Hangsicherungsmaßnahmen innerhalb des Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebietes und des EU-Vogelschutzgebietes notwendig und nach Einschätzung der obersten Naturschutzbehörde (MU) auch möglich, wenn die Vorgaben des § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) gewahrt werden. Da der Felshang dauerhaft gesichert werden kann, stellt angesichts der jetzt temporär notwendig gewordenen Vollsperrung die Verlegung der B 83 keine zumutbare Alternative mehr dar. Ursprünglich ist davon ausgegangen worden, dass

auch eine Verlegung der B 83 eine ernsthaft zu prüfende Alternative und die EU-Kommission vor einer Entscheidung zu beteiligen sei. Dies geschah in der Annahme, dass bis zur Realisierung einer Verlegung der Verkehr auf der bestehenden B 83 aufrechterhalten werden könne, und keine Möglichkeit gesehen wurde, kohärenzwahrende Maßnahmen durchführen zu können.

Die Hangsicherungsmaßnahmen sind nach ihrer Dringlichkeit in Bezug auf die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit und die Abwendung von Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer bzw. Straßennutzer zu stufen. Dabei ist der Grad der Beeinträchtigung des FFH-Gebiets/EU-Vogelschutzgebiets in den Betrachtungen bei der Festlegung von Sofortmaßnahmen und bei einer dauerhaften Hangsicherung zu berücksichtigen. Auf Basis der Naturschutzgebietsverordnung HA 48 „Mühlenberg bei Pegestorf“, die das FFH-Gebiet und das EU-Vogelschutzgebiet hoheitlich sichert, werden derzeit die Sofortmaßnahmen konzipiert, die nach Ansicht der NLStBV unter die dort geregelte Freistellung fallen. Für die weiteren Hangsicherungsmaßnahmen ist voraussichtlich eine Abweichungsprüfung in einem Planfeststellungsverfahren notwendig. Aus Gründen der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit soll gemäß § 34 Abs. 3 f. BNatSchG eine Abweichung geltend gemacht werden. Auf dieser Basis wurde ein zweistufiges Handlungskonzept entwickelt, das folgende konkrete Handlungsschritte beinhaltet:

1. Stufe:

Sofortmaßnahmen zur Hangsicherung mit dem Ziel, möglichst mindestens eine (Teil-)Befahrbarkeit der Strecke bis zum Winter dieses Jahres zu erreichen.

Im Schutze der Sperrung werden umgehend Gutachter die Arbeit aufnehmen, um die Umsetzung von Sofortmaßnahmen zur Hangsicherung zu planen und die notwendigen Untersuchungen vorzunehmen. Im Zeitraum vom 22. bis 24.05.2018 sind Bergsteiger mit der Fachkompetenz zur Beurteilung der örtlichen Situation im Hang eingesetzt worden. Unmittelbar an den Gesteinsformationen hat sich die Situation noch dramatischer dargestellt, als sie durch das Laserscanverfahren und die Drohnenbefliegung erkennbar war. Anschließend erfolgte die Untersuchung und Abgrenzung von Maßnahmen aus dem gesamten Hangsicherungskonzept, die ein sofortiges Handeln erfordern. Die Festlegung der Maßnahmen ist mit besonderem Augenmaß („Vorwegnehmen natürlicher Abbruchprozesse“) zum Schutze des FFH-Gebiets zu planen. Eine Abstimmung mit den Umweltbehörden fand am 12.06.2018 statt. Für die Ausführungsplanung der Maßnahmen sind technische Voruntersuchungen wie Bohrungen und Zugversuche im Hang erforderlich, die bereits am 04.06.2018 begonnen haben. Parallel zu den Voruntersuchungen erfolgen die Ausführungsplanung und die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen. Nach der Vergabe der Arbeiten kann die Ausführung erfolgen (zweites Halbjahr 2018). Das vorgesehene Ziel ist die Teilverkehrsfreigabe über das Winterhalbjahr 2018/2019.

2. Stufe (parallel zur 1. Stufe):

Dauerhafte Sicherung des Hanges und Freigabe des Verkehrs.

In der 2. Stufe erfolgt die Konzeption (Ausführungsplanung) der weiteren Hangsicherungsmaßnahmen. Die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange (Abweichungsprüfung) werden einbezogen. Die rechtliche Absicherung ist durch ein Planfeststellungsverfahren im Winter 2018/2019 vorgesehen. Die Umsetzung der Maßnahmen ist ab 2019 bis Ende 2020 geplant. Dabei ist die Vollsperrung auf das absolute Minimum zu beschränken. Die Unterrichtung der Europäischen Kommission (KOM) erfolgt nach Abschluss der Arbeiten.

1. Seit wann ist der zuständigen Straßenbauverwaltung die Instabilität der Felswand an der B 83 bei Steinmühle bekannt?

Eine entsprechende Einschätzung wurde vom Gutachter 2011 getroffen.

2. Seit wann ist der zuständigen Straßenbauverwaltung die akute potenzielle Gefährdung des Straßenverkehrs durch mögliche Felsabgänge bekannt?

Mit Vorlage der neuesten Auswertungen für das zweite Gutachten im Frühjahr 2018 leitete sich diese Erkenntnis ab. Am 22.03.2018 wurde in einer Besprechung zwischen dem regionalen Geschäftsbereich Hameln der NLStBV und dem Gutachter die Entscheidung getroffen, dass die geordnete Vollsperrung erforderlich ist und unmittelbar weitere Untersuchungen im Hang selbst erfolgen müssen. Dafür wurden Bergsteiger mit der Fachkompetenz zur Beurteilung der örtlichen Situation bereits am 22. bis 24. Mai 2018 eingesetzt.

3. Was hat die zuständige Straßenbauverwaltung seitdem (in den letzten Jahren/Jahrzehnten) zur Sicherung des Verkehrs entlang der B 83 und der Weser im Einzelnen unternommen?

Zur Sicherung des Verkehrs wurden Steinschlagzäune/-wände entlang der B 83 errichtet und der Hang in regelmäßigen Abständen beräumt. Alle vier Wochen wurde durch die Straßenmeisterei eine „Felskontrolle“ durchgeführt, und zweimal in der Woche erfolgte die Streckenkontrolle der B 83.

4. Wie konnte es trotz Kenntnis und ständiger Beobachtung der instabilen Felswand zur beschriebenen Entwicklung bis hin zur kurzfristigen Vollsperrung der B 83 kommen?

Die regelmäßig durchgeführten Maßnahmen wie Streckenkontrollen und Hangberäumungen hatten einen geringeren Erkenntnisgewinn als die erstmals 2017 eingesetzten Untersuchungsmethoden mit modernster Technik (u. a. Drohnenbefliegung).

5. Auf welcher Grundlage erfolgte die fachliche Einschätzung, dass die B 83 gesperrt und mit zwei Brückenneubauten über die Weser an der FFH-Felswand vorbeigeführt werden muss?

Die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes sehen in § 34 vor, dass ein Projekt wie die Hangsicherung, das zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, unzulässig ist. Abweichend darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund wurde u. a. eine Verlegung als eine ernsthaft zu prüfende Alternative betrachtet, da davon ausgegangen worden ist, dass bis zur Realisierung einer Verlegung der Verkehr auf der bestehenden B 83 aufrechterhalten werden könne, und keine Möglichkeit gesehen wurde, kohärenzwahrende Maßnahmen durchführen zu können.

Die fachliche Einschätzung, dass die B 83 gesperrt werden muss, beruht auf den Erkenntnissen des zweiten Gutachtens aus 2018. Eine Verlegung der B 83 stellt unter den damit eingetretenen Rahmenbedingungen keine zumutbare Alternative mehr dar, weil der Realisierungszeitraum auf ca. 15 Jahre geschätzt wurde und innerhalb dieses Zeitraumes im Unterschied zur Ausgangssituation kein Verkehr mehr auf der bestehenden Straße möglich ist.

6. Wer ist für die Einschätzung verantwortlich, dass für Sicherungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr entlang einer Bundesstraße eine FFH-Ausnahmegenehmigung der EU-Kommission erforderlich ist?

Eine FFH-Ausnahmegenehmigung der EU-Kommission sieht das BNatSchG nicht vor. Die EU-Kommission ist gegebenenfalls nach Maßgabe von § 34 Abs. 4 Satz 2 und Abs. 5 Satz 2 BNatSchG zu beteiligen.

7. Trifft diese Einschätzung überhaupt zu?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

8. Welche Nachteile trägt die Region Holzminden/Höxter durch die monatelange Sperrung der B 83 davon?

Durch die Sperrung der B 83 ergeben sich für die Straßennutzer längere Wege und Fahrzeiten. Pendler, Gewerbetreibende und Touristen sowie Schulverkehre, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rettungskräfte und Abfallwirtschaft müssen die großräumige Umleitung über die B 64 und die B 240 oder die kleinräumige Umleitung über die Ottensteiner Hochebene nehmen. Während Verkehre von Holzminden nach Bodenwerder eine Mehrlänge von rund 7,5 km fahren müssen, ist die örtliche Umleitung mit einem Mehrweg von rund 10 km verbunden. Reduzierungen der Strecken sind für Verkehre möglich, die andere Wege nutzen bzw. andere Ziele ansteuern.

Der Landkreis Holzminden sah sich gezwungen, auch die Organisation u. a. von Schülerverkehr, ÖPNV und Rettungsdiensten anzupassen. Das Café bzw. der Antikmarkt „Steinmühle“ können durch die Sperrung von Kunden nicht mehr erreicht werden.

9. In welcher Weise plant die Landesregierung, Nachteile für die Region gegebenenfalls zu minimieren?

Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Dr. Bernd Althusmann, hat das Ministerium beauftragt, im Zusammenhang mit der Sperrung der B 83 mögliche Förderungs- und Unterstützungsansätze mit dem Landkreis Holzminden zu erörtern.

Im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist nach Abstimmung mit dem Landkreis Holzminden beabsichtigt, diesen durch eine Landesförderung bei der kurzfristigen Einrichtung und dem laufenden Betrieb einer Landesbuslinie auf der Strecke Holzminden–Kreiensen zu unterstützen. Die neue Landesbuslinie soll die bisher im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nur zweistündige Anbindung von Holzminden Richtung Hannover mit Umstieg in Kreiensen durch eine zeitlich im 2h-Takt versetzte schnelle und komfortable Busanbindung ergänzen, sodass sich zusammen künftig eine stündliche Anbindung an den SPNV Richtung Hannover ergibt. Mit Datum vom 22.06.2018 hat der Landkreis Holzminden dazu bereits einen entsprechenden Förderantrag an die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gestellt, der aktuell noch vervollständigt wird.

Ferner sollen zwei bereits vorgeschädigte und durch den Umleitungsverkehr zusätzlich stark beanspruchte Kreisstraßen nach Aufhebung der Bundesstraßensperrung mithilfe einer Förderung nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) grunderneuert werden.

10. Sieht sich die Landesregierung in irgendeiner Weise für die Entwicklungen an der B 83 verantwortlich, und wenn ja, in welchen Bereichen?

Über die letzten Jahre wurden die Kontroll- und Sicherungsmaßnahmen kontinuierlich durchgeführt. Mit den Erkenntnissen aus dem ersten Gutachten 2011 wurden unter Abwägung der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Rahmenbedingungen Alternativen entwickelt und beplant. Es gab keine Indizien, dass an der B 83 ein akuter Handlungsbedarf besteht bzw. eintreten könnte.

11. Kann sich die Landesregierung vorstellen, die Kosten des Fährbetriebs der Poller Fähre für den Zeitraum der Vollsperrung als Kompensation für die Betroffenen vor Ort zu übernehmen?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

12. Kann die Landesregierung sicherstellen, dass die B 83 spätestens am 18. November 2018 wieder ihre Funktionsfähigkeit übernimmt?

Erklärtes Ziel ist es, den Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen und eine Befahrbarkeit der B 83 so schnell wie möglich wieder zu gewährleisten. Dazu ist der zweistufige Plan (auf die Vorbemerkungen wird verwiesen) entwickelt worden. Risiken bei der Umsetzung bestehen u. a. in den geologischen Verhältnissen, bei den Ressourcen und Kapazitäten der ausführenden Spezialfirmen und im Vergabeverfahren. Um diese Risiken vorausschauend zu minimieren, werden die o. g. zwei Stufen der baulichen Umsetzung soweit möglich parallel geplant und vorbereitet.

13. Wann rechnet die Landesregierung mit dem Beginn und dem Ende der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen?

Vorgesehen ist, dass die Ausführung im zweiten Halbjahr 2018 beginnt. Ein Abschluss ist derzeit Ende 2020 vorgesehen.

14. Wann ist die B 83 wieder voll funktionsfähig?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Was unternimmt die Landesregierung, damit solche Vorkommnisse - gemeint ist die unvermittelte und lang anhaltende Vollsperrung von Hauptverkehrsachsen in Niedersachsen - nicht wieder vorkommen?

Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht werden die Straßen u. a. regelmäßig auf ihre gefahrlose Benutzbarkeit durch die Streckenkontrolle der Straßenmeistereien kontrolliert. Erkannte Schäden führen zu Sicherheits- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen. Sollten durch den Eintritt besonderer oder plötzlicher Ereignisse Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer bestehen, kann als Konsequenz auch zukünftig eine Vollsperrung zur Sicherung der Gesundheit der Menschen oder der öffentlichen Sicherheit nicht restlos ausgeschlossen werden.