

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

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Anja Piel (GRÜNE)

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

**Bundesverkehrswegeplan 2030 - Ausbau der B 65 OU Nienstädt/Sülbeck**

Anfrage der Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel und Anja Piel (GRÜNE), eingegangen am  
17.01.2020 - Drs. 18/5641  
an die Staatskanzlei übersandt am 24.01.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 26.02.2020

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Bei der Neubaustrecke des Projekts „B 65 OU Nienstädt/Sülbeck“ mit der Projektnummer B65-G30-NI des Bundesverkehrswegeplans 2030 handelt es sich um eine Ortsumgehung im Bereich der Ortslagen Nienstädt und Sülbeck mit sogenanntem vorringlichen Bedarf. Der Ausbau ist vor Ort umstritten und verunsichert die Bürgerinnen und Bürger. Die Planungen werfen zahlreiche Fragen u. a. zu den Verkehrs- und Unfallzahlen sowie zur Lärmbelästigung und Umweltbelastung auf. So ist die laut Anmeldung zum Gesamtprojekt zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Land Niedersachsen wie folgt begründet: „Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Trennung der überörtlichen und innerörtlichen Verkehrsströme. Das Verkehrsgeschehen wird hier im Klassifizierten Straßennetz zu 60 % vom Durchgangsverkehr geprägt. Verbesserung des Verkehrsablaufes auf der B 65 (Leichtigkeit des Verkehrs) und überregionalen Straßenverbindungen im Fernstraßensystem. Vorhalten von sicheren Überholabschnitten“ (vgl. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B65-G30-NI/B65-G30-NI.html>).

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Alle Straßenprojekte, die Inhalt des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) und nachfolgend des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen werden sollten, waren im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen von den Ländern dem Bundesverkehrsministerium zu melden. Für die Anmeldung hatte der Bund vorgegeben, dass die Länder die Projekte und deren Fachdaten übermitteln. Bewertungsberechnungen waren von den Ländern nicht zu erstellen.

Für die Beurteilung der Projekte stellte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf und entwickelte ein Bewertungsverfahren. Der Bund ermittelte dann für die Projekte die verkehrlichen und physikalischen Wirkungen, führte Bewertungsberechnungen durch und beurteilte die Notwendigkeit der Vorhaben. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung stellte das BMVI für jedes Straßenprojekt in einem Projektdossier zusammen. Die Dossiers sind im Projektinformationssystem PRINS zusammengefasst. Dieses kann über die Internet-Seite des BMVI eingesehen werden. Nach den Angaben des BMVI dient das PRINS als Hintergrundinformation. Es stellt ergänzende Informationen zur BVWP-Broschüre (BVWP 2030 vom 03.08.2016) dar.

Das BMVI hat auf der Internetseite <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html> Dokumente zum BVWP 2030 zur Einsicht und zum Herunterladen zusammengestellt. Dazu gehören auch Gutachten zur Entwicklung des Bewer-

tungsverfahrens, die Verkehrsprognose 2030 und das „Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030“, in dem das Bewertungsverfahren für den BVWP 2030 erläutert ist.

Das BMVI hat nach Abschluss der Bundesverkehrswegeplanung die Berechnungen des Bundes zu den einzelnen Straßenbauprojekten dem Land nicht übermittelt. Es stehen hier somit nur die Ergebnisse zur Verfügung, die im PRINS veröffentlicht sind.

**1. Wie kommt die Schätzung von etwa 23 Millionen Euro Projektkosten zustande, und wie hoch sind die Kosten insgesamt inklusive Kosten Dritter und Erhaltungskosten?**

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hatte die Gesamtprojektkosten in Höhe von 23 Millionen Euro basierend auf Abrechnungen realisierter Straßenbaumaßnahmen und Erfahrungswerten ermittelt. Die Gesamtprojektkosten sind vom Land dem BMVI im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als Fachdaten übersandt worden. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Kosten Dritter sind in den genannten Kosten nicht enthalten. Erhaltungs- oder Ersatzkosten waren nicht zu berücksichtigen.

**2. Wieso bzw. woraus wird der Barwert der Kosten mit etwa 19 Millionen Euro beziffert?**

Der im PRINS zur B 65 OU Nienstädt/Sülbeck unter Nummer 1.7 angegebene Barwert ist vom BMVI errechnet und nicht vom Land ermittelt worden. Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**3. Gilt diese mit Preisstand 2014 angegebene Summe zum heutigen Stand weiterhin? Wenn nein, mit welchen Kostensteigerungen ist zu rechnen?**

Nein. Es ist mit Änderungen der Projektkosten durch die allgemeine Steigerung der Baupreise und eventuell durch Änderungen im Rahmen der Entwurfsplanung zu rechnen. Nach der Erarbeitung des detaillierten technischen Entwurfes (Vorentwurfes) wird die NLStBV die Kosten des Projektes berechnen.

**4. Woraus bemisst sich die Einschätzung zur Veränderung der Verkehrssicherheit, vor allem vor dem Hintergrund, dass laut Polizeidirektion Nienburg in den letzten Jahren keinerlei Personunfälle, lediglich leichte Auffahrunfälle registriert wurden?**

Die Prognose der Änderung der Verkehrssicherheit und deren monetäre Bewertung erfolgten im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durch den Bund. Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Nach den der NLStBV von der Polizei zur Verfügung gestellten Daten der Elektronischen Unfalltypensteckkarte (EUSKa) ereigneten sich in den letzten Jahren auf der B 65 zwischen Gelldorf (K 14) und der Ortsumgebung (OU) Stadthagen die nachstehenden Unfälle mit Personenschaden (LV = Leichtverletzte, SV = Schwerverletzte):

2016: 13 Unfälle mit Personenschaden (16 LV und 4 SV),

2017: 4 Unfälle mit Personenschaden (6 LV),

2018: 11 Unfälle mit Personenschaden (19 LV),

2019, erstes Halbjahr: 2 Unfälle (3 LV).

**5. Wie kommt die Berechnung von 60 % Durchgangsverkehr zustande, wenn laut Straßenbehörde noch kein Gutachten zu Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr erstellt wurde?**

In 2010/2011 wurde im Auftrag der NLStBV eine Verkehrsuntersuchung für die OU Nienstädt/Sülbeck im Zuge der B 65 durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchung wurde für den Analysefall 2010 ein Durchgangsverkehrsanteil im Untersuchungsgebiet von 60 % ermittelt. Dieser fließt im Wesentlichen über die B 65 und L 442. Mit den Fachdaten hatte die Niedersächsische Straßenbauverwaltung dem BMVI diese Information im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung mitgeteilt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird eine auf aktuellen Daten basierende Verkehrsuntersuchung erstellt. Aus dieser können dann die Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrsbelastungen entnommen werden.

**6. Wie und auf welcher Grundlage erfolgte die Schätzung/Berechnung der Verkehrsmengen im Bezugs- sowie im Planungsfall (Ausgangswerte zum Bezugsfall in Karten: 19 000 Kfz und 2 000 Lkw pro Werktag sowie im Planungsfall: 25 000 bis 26 000 Kfz und 2 000 Lkw auf Umgehung, 2 000 Kfz und 1 000 Lkw auf alter B 65)?**

Das BMVI hatte eine eigene Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt und die Verkehrsbelastungen ermittelt. Die Berechnungsmethodik liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundes und ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**7. Wie ist die Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu erklären? Existieren belastbare Erfahrungswerte, um wie viel Prozent sich die Menge durch Umgehungsstraßen erhöht?**

Das BMVI hatte die Verkehrsbelastungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ermittelt. Der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung liegen keine zusätzlichen Angaben vor, warum die Verkehrsbelastungen auf der B 65 im Planfall gegenüber dem Bezugsfall höher ausfallen. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

Belastbare pauschale Erfahrungswerte für Umgehungsstraßen liegen nicht vor. Für jedes Projekt ist im Rahmen der Straßenplanung eine eigene Verkehrsuntersuchung durchzuführen. Allgemein lässt sich nur angeben, dass gut ausgebaute Straßen aufgrund der kürzeren Reisezeit Verkehre von anderen Straßen abziehen und so das nachgeordnete Netz entlasten können.

**8. Wie passen diese Werte zu der vorherigen Annahme von benannten 60 % Durchgangsverkehr?**

Auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

**9. Müsste an dieser Stelle nicht davon auszugehen sein, dass deutlich mehr Ziel- und Quellverkehr innerorts vorhanden ist als 8 %?**

Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

**10. Woher kommt der Wert von 24 000 Kfz, der unter 1.6. der Projektinformation genannt ist, aber nicht in den Karten zu finden ist?**

Die mittlere Kfz-Belastung im Planfall von 24 000 Kfz/Tag ist vom BMVI und nicht vom Land errechnet worden. Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**11. Woraus bemessen sich die Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr von 7,9 Millionen Pkw-km/a und die Veränderung der Reisezeit von 0,07 Millionen Personen-h/a.?**

Die Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr und die Veränderung der Reisezeit ist vom BMVI und nicht vom Land errechnet worden. Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**12. Wie berechnet sich die in 1.6. genannte Reduzierung von Kraftstoffverbräuchen und Abgasemissionen (bitten einzeln aufschlüsseln)?**

Die in Nummer 1.6 des PRINS für die OU Nienstädt/Sülbeck genannte Reduzierung von Kraftstoffverbräuchen und Abgasemissionen ist vom BMVI und nicht vom Land errechnet worden. Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Da der Bund dem Land die Bewertungsberechnungen nicht übermittelt hat, liegen hier für eine Aufschlüsselung, die über die Darstellung im PRINS hinausgeht, keine Daten vor.

**13. Von welchem Jahr und welchem Stand der Technik von Kfz bezüglich Kraftstoffverbrauch und Emissionen wird hier ausgegangen (vgl. 1.6)?**

Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**14. Woraus bemisst sich die Veränderung der Trennwirkung von -22,7 Tsd. Personen-h/a?**

Die Bewertungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**15. Welche Trennwirkung wird durch eine zusätzliche Straße erzeugt, wenn die alte Straße so bestehen bleibt? Wird die zusätzliche Trennwirkung der neuen Straße (Dreiteilung der Gemeinde) auch einbezogen und berechnet, wenn ja, wie?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

**16. Wie setzt sich die Berechnung der Kosten-Nutzen-Analyse unter 1.7 (Veränderung der Verkehrssicherheit, des impliziten Nutzens, des „Barwerts der Nutzen“, der innerörtlichen Trennwirkungen sowie der Veränderung der Geräuschbelastung innerorts wie außerorts) zusammen, und mit welcher Berechnung wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 7,1 erreicht?**

Das BMVI hatte die zentralen verkehrlichen/physikalischen Wirkungen des Projektes ermittelt und die Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt. Die Ergebnisse für die OU Nienstädt/Sülbeck hatte der Bund mit dem PRINS veröffentlicht. Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Da der Bund die Bewertungsberechnungen dem Land nicht übermittelt hat, liegen hier für eine Aufschlüsselung, die über die Darstellung im PRINS hinausgeht, keine Daten vor.

**17. Wurde bei der Ermittlung der Lärmbetroffenheit berücksichtigt, dass durch die Höhe der Straße, die höhere Geschwindigkeit und die damit verbundenen Rollgeräusche der Lärm höher ausfallen wird und der Schall weiter trägt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

**18. Wie erfolgte die Berechnung von 6 784 entlasteten und 667 neu oder stärker belasteten Einwohnerinnen und Einwohner unter 1.8 vor dem Hintergrund, dass Nienstädt nur etwa 4 700 Einwohnende hat und der Lärmaktionsplan 200 leicht Betroffene durch Lärm aufzeigt (vgl. [https://www.sg-nienstaedt.de/images/documents/Laermaktionsplan/LAP\\_Nienstdt\\_3\\_Stufe.pdf](https://www.sg-nienstaedt.de/images/documents/Laermaktionsplan/LAP_Nienstdt_3_Stufe.pdf))?**

Die Berechnungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Die Veränderung der Anzahl der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil) ist vom BMVI unter Nummer 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung mit der Fußnote versehen, dass die konkrete Ermittlung der Lärmbetroffenheit und des notwendigen Lärmschutzes im Bereich des Projektes in nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren erfolgt.

**19. Wie werden die Folgen für den Biotopbereich Bruchwald sowie die Trittsteinbiotope einbezogen? Welche Auswirkungen ergeben sich für die auf der Karte eingezeichneten Wald-/Forstbereiche?**

Umwelt- und naturschutzfachliche Belange wurden in der Linienplanung der OU durch eine Umweltverträglichkeitsstudie berücksichtigt. So wird durch die Trasse relativ geringfügig Wald in Anspruch genommen. Auf dieser Grundlage beruht auch die Linienführung, die dem BMVI mit den Fachdaten des Projektes im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung übermittelt wurde.

Eine Einbeziehung von Vernetzungsstrukturen (Trittsteinbiotope) erfolgt auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung nur bei bundes- oder landesweit bedeutenden Lebensraumkorridoren (siehe Vorbemerkung, Methodenhandbuch zum BVWP 2030).

Die Folgen bzw. Auswirkungen auf Biotope sowie auf Wald- und Forstbereiche werden in der Entwurfsplanung im Rahmen der Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung von der NLStBV untersucht.

**20. Welche Beeinträchtigungen und Folgen entstehen für das Überschwemmungsgebiet und den Naturpark?**

Die zur Bewertung im BVWP herangezogene Trasse wurde dem BMVI von der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung gemeldet. Sie ist im Regionalen Raumordnungsprogramm (2005) des Landkreises Schaumburg festgesetzt und damit grundsätzlich mit den Belangen des Naturparks und des Überschwemmungsgebiets raumverträglich.

Die Auswirkungen der Lage der neuen Straße in einem Überschwemmungsgebiet werden im Rahmen der Erarbeitung des Straßenentwurfes von der NLStBV detailliert untersucht. Dabei wird auch ermittelt, in welchem Umfang eventuelle Überbrückungen hydraulisch erforderlich sind und wie der Verlust an Retentionsraum auszugleichen ist.

Gemäß der Darstellung des BMVI im PRINS ergeben sich im Südwesten des Vorhabens aufgrund der Trassenlage indirekte Beeinträchtigungen für einen Naturpark. In der Entwurfsplanung wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung von der NLStBV untersucht, welche Beeinträchtigungen vorliegen und wie diese vermieden, ausgeglichen oder ersetzt werden können.

**21. Wieso werden landwirtschaftliche Flächen als nicht relevant für die Umweltbetroffenheit beurteilt? Nach welchen Kriterien erfolgte die Einstufung?**

Die Bewertungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**22. Wie werden die hier lebenden und zum Teil geschützten Tierarten (u. a. Uhus, Rotmilane, Wasserfledermäuse, Wild etc.) und die negativen Folgen für die Tierwelt in die Berechnung/Bewertung einbezogen?**

Die Bewertungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**23. Wie berechnet sich die unter 2.5 genannte Flächeninanspruchnahme von 12,7 ha?**

Die Bewertungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**24. Wieso wird die Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume mit 0 ha angegeben? Existieren hier Mindestgrößen?**

Die Bewertungsmethodik ist im Methodenhandbuch für den BVWP 2030 dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

**25. Warum sind keine Querungshilfen eingeplant?**

Fußgänger und Radfahrer werden die Trasse der OU Nienstädt/Sülbeck nach derzeitigem Stand an den vorgesehenen Knotenpunkten mit der B 65 alt (Nord), der K 22, der K 19 und der B 65 alt (Süd) queren können.

**26. Werden die bestehenden Feldwege und kleineren Straßen zur Sackgasse und nur die Hauptstraßen überbrückt?**

Abschließende Festlegungen liegen dazu noch nicht vor. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorentwurfes ist von der NLStBV noch zu prüfen, wie das Netz der Feldwege und kleineren Straßen neu gestaltet werden muss und welche Wege bzw. kleineren Straßen überbrückt werden.

(Verteilt am 28.02.2020)