

## **Verteiler**

### Gemeinderat Ritterhude:

Bürgermeisterin, Frau Geils

Fraktionsvorsitz Bürgerfraktion, Herr Ahlers

Fraktionsvorsitz B90/Die Grünen, Herr Hädrich

Fraktionsvorsitz CDU, Herr Klinger

Fraktionsvorsitz SPD, Herr Kuck

### Kreistag Osterholz:

Landrat, Herr Lütjen

Fraktionsvorsitz B90/Die Grünen, Frau Gedat

Fraktionsvorsitz SPD, Herr Herrmann

Fraktionsvorsitz Bürgerfraktion/FDP, Herr Pallasch

Fraktionsvorsitz Die Linke, Herr Rugen

Fraktionsvorsitz CDU, Herr Sekunde

15. Oktober 2014

An die Bürgermeisterin / den Landrat / die / den Fraktionsvorsitzende/n s. *Verteiler*

Betr.: Geplante Ortsumgehung Ritterhude / Scharmbeckstotel B74n

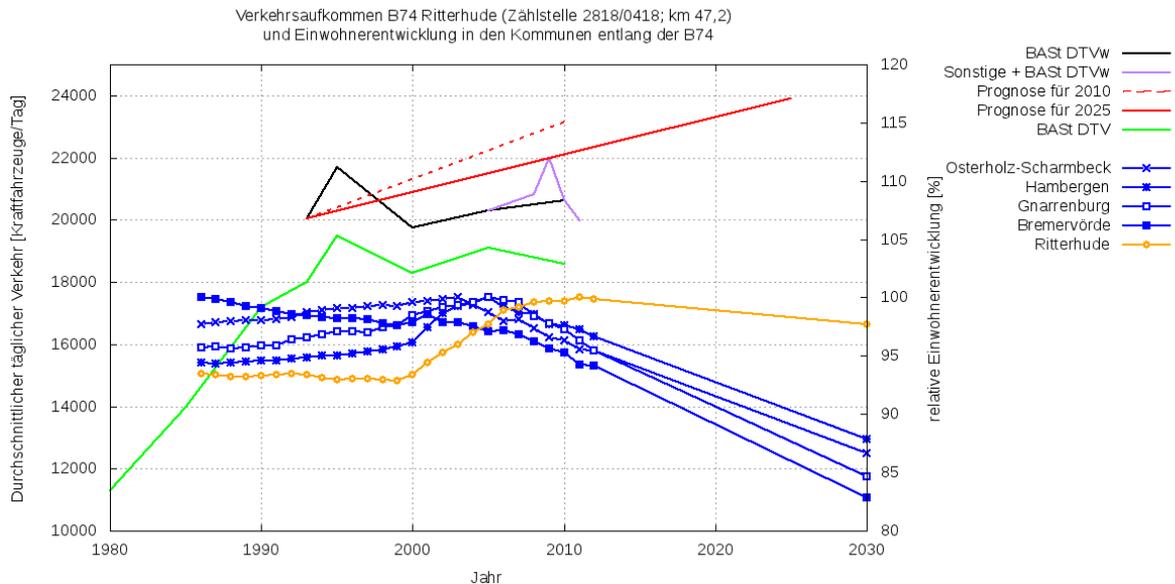
Sehr geehrte Frau / Herr ... s. *Verteiler*,

mit großer Sorge beobachten wir (Namens- und Adressenliste ist beigelegt), dass die Gemeinde Ritterhude und der Landkreis Osterholz am Bau der geplanten Ortsumgehung B74n festhalten und dass das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 aufgenommen werden soll. Wir lehnen den Bau der Ortsumgehung B74n unabhängig vom Verlauf der Trasse als Ost- oder Westvariante ab. Wir bitten darum, das Thema erneut öffentlich im Gemeinderat bzw. Kreistag zu diskutieren und sich dafür einzusetzen, dass die Ortsumgehung B74n nicht gebaut wird. Wir sind der Überzeugung, dass bisher wesentliche Aspekte in Bezug auf die Ortsumgehung B74n noch gar nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt worden sind.

1. Die Kosten werden zur Zeit mit 28 Mio. Euro angegeben [1]. Dies ist eine Kostensteigerung von 10 Mio. Euro seit der Projektanmeldung zum BVWP 2003. Das Bundesland Niedersachsen hat gegenwärtig etwa 115 Vorhaben mit der Bezeichnung Ortsumgehung auf der Projektliste zum BVWP 2015 stehen. Die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer für die Projekte betragen etwa 4,2 Mio Euro / km; bei der geplanten Ostvariante betragen die Kosten pro Kilometer nach der aktuellen Kostenschätzung 6,1 Mio Euro / km und liegen damit fast 50 % über dem Durchschnitt.
2. Die demografische Entwicklung wurde bislang kaum in Betracht gezogen. Lediglich der bundesweite durchschnittliche Rückgang von 1 % bis zum Jahr 2025 wurde bisher berücksichtigt. Es ist mittlerweile bekannt, dass der Bevölkerungsrückgang im Landkreis Osterholz deutlich größer sein wird [2,3]. Die Entwicklung innerhalb des Landkreises verläuft auch nicht einheitlich. In Osterholz-Scharmbeck und Hambergen wird der Bevölkerungsrückgang mehr als 10 % betragen. Ähnlich verläuft die Entwicklung in den benachbarten Kommunen Gnarrenburg und Bremervörde. Berufspendler aus den genannten Kommunen sind aber die Hauptverursacher des Durchgangsverkehrs auf der B74 in Ritterhude und Scharmbeckstotel. Zusätzlich zum Einwohnerrückgang wird es auch deutliche Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung geben. Für Osterholz-Scharmbeck wird für die Altersgruppe 18-65 Jahre ein Rückgang von 25 % vorhergesagt. Auch unter Berücksichtigung von längerer Lebensarbeitszeit und zunehmender Mobilität, einschließlich zusätzlich induziertem Verkehr durch den Wesertunnel A281, ist nicht ersichtlich, dass der

Durchgangsverkehr – nur der Durchgangsverkehr in Richtung Bremen-Industriehäfen ist auf die B74n Ostvariante verlagerungsfähig – zunehmen wird.

- Bisherige Prognosen für die B74 haben das Verkehrsaufkommen überschätzt. Im Verfahren zur Raumordnung von 1999 wurde ausgehend von einem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 1994 argumentiert, dass bis 2010 mit einem Verkehrszuwachs von 15,5 % zu rechnen sei. Die mittlerweile vorliegenden Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Verkehrszählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bestätigen die Prognose von damals allerdings nicht.



Jahr der Zählung	DTV	DTVw	Herkunft der Daten
1980	11300	-	[4]
1985	14000	-	[4]
1990	17200	-	[4]
1993	18000	20050	[4,5]
1995	19500	21700	[4]
2000	18300	19742	[4,5,6]
2005	19100	20297	[4,5,6]
2008	-	20831	[7]
2009	-	22000	[5]
2010	18600	20636	[4,6]
2011	-	19980	[8]

An der Zählstelle mit dem meisten Durchgangsverkehr (km 47,2; Ortseingang Ritterhude Abzweig L151) wurde für den Zeitraum von 1993 bis 2010 eine Zunahme von weniger als 3 % festgestellt. Davon abweichend errechnet die PGT-Studie aus dem Jahr 2009 für den etwas kürzeren Zeitraum einen Verkehrszuwachs von 9,7 % seit 1993 an dieser Stelle. Das der PGT-Studie zugrundeliegende hohe Verkehrsaufkommen wird aber durch die Verkehrszählungen aus den Jahren 2008 (Verkehrsuntersuchung zum geplanten Kreisel) und 2010 nicht bestätigt. Ausgehend von dem auffällig hohen Verkehrsaufkommen 2009 wird in der Hochrechnung durch PGT für das Jahr 2025 das sehr hohe Verkehrsaufkommen von fast **24.000** Fahrzeugen pro Tag an dieser Stelle prognostiziert, wobei der Bevölkerungsrückgang nur mit dem bundesweiten Durchschnittswert von 1% **deutlich zu niedrig** berücksichtigt wird.

Die in der gleichen Studie benutzten Containerumschlagsprognosen sind ebenfalls deutlich überschätzt und lassen erhebliche Zweifel an der Verlässlichkeit der Prognosen dieser Studie aufkommen. Es ist sogar fraglich, ob die für 2015 prognostizierten Umschlagszahlen überhaupt bis zum Jahr 2025 erreicht werden können. Eine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der B74 lässt sich aus den bisherigen Ergebnissen im Containerumschlag nicht ableiten.

	<b>2005</b>	<b>Prognose 2015</b>	<b>Prognose 2025</b>	<b>Ergebnis 2013</b>
<b>Wilhelmshaven</b>	0,02 Mio TEU	2,70 Mio TEU	4,60 Mio TEU	<0,10 Mio TEU
<b>Bremerhaven</b>	3,70 Mio TEU	8,70 Mio TEU	12,40 Mio TEU	5,83 Mio TEU
<b>Hamburg</b>	8,10 Mio TEU	18,10 Mio TEU	27,80 Mio TEU	9,26 Mio TEU

4. Aktuelle Baumaßnahmen und Planungen entlang der B74 bzw. L151 wurden bisher nicht berücksichtigt. In Ritterhude wird es durch das Marktplatzprojekt zu zusätzlichem Verkehr auf der Riesstraße kommen. Nach Meinung des Verkehrsexperten von Zacharias Verkehrsplanung [9] sei ein Verkehrsaufkommen von derzeit 10.000 Fahrzeugen und 2.400 zusätzlichen Fahrzeugen auf der Riesstraße absolut machbar. Das Marktplatzprojekt zeigt, dass Entlastungswirkungen auf den Durchgangsstraßen nicht mehr zu den vorrangigen Zielen der lokalen Politik gehören und dass die städtebauliche Entwicklung durch das Fehlen einer Ortsumgehung nicht eingeschränkt wird. Bereits im Verfahren zur Raumordnung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich nennenswerte Entlastungseffekte nur durch Rückbaumaßnahmen auf den Durchgangsstraßen B74 und L151 erzielen lassen. Gegenwärtig werden aber zusätzliche Abbiegespuren zur Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs durch das Marktplatzprojekt in Ritterhude bzw. den Supermarkt in Scharmbeckstotel geplant. Bereits ohne diese Baumaßnahmen wurde im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2003 [10] die Entlastungswirkung der Ortsumgehung B74n als gering eingestuft. Deutliche Verkehrszuwächse wurden auf der B74 in Ritterhude innerorts und insbesondere zwischen der Kreuzung Schillerstraße und der Landesgrenze zu Bremen festgestellt. In diesem Bereich ist die Entlastungswirkung durch die Ostvariante aber kleiner als 3.000 Fahrzeuge pro Tag. Vom innerörtlichen Verkehr auf der B74 und vom Durchgangsverkehr in Richtung Bremen-Burg und Bremen-Nord wird es durch die Ortsumgehung de facto keine Entlastung geben. Aufgrund der unter Punkt 2 beschriebenen Einwohnerverlagerung innerhalb des Landkreises in Richtung Landesgrenze zu Bremen wird der Anteil des innerörtlichen Verkehrs sogar noch zunehmen. Dadurch wird die Entlastungswirkung der Ortsumgehung noch weiter abnehmen.
5. Alternativen zu einer Ortsumgehung wurden bisher kaum geprüft. Nullvarianten mussten bisher bei Bundesfernstraßen nicht untersucht werden. Bei der Neuüberprüfung zum BVWP 2015 sollen aber Nullvarianten und der Ausbau des bestehenden Straßennetzes ein größeres Gewicht finden. Durch den Ausbau des Schienennetzes im Elbe-Weser-Raum (drittes Gleis zwischen Bremen und Bremen-Burg, Ausbau der Verbindung Bremerhaven – Bremervörde - Rotenburg – Verden) werden Kapazitäten auf der Zugstrecke durch Ritterhude bzw. Osterholz-Scharmbeck frei. Durch einen Ausbau der S-Bahnanbindung in Verbindung mit Verbesserungen im Busverkehr lassen sich Fahrten von der Straße auf die Schiene verlagern. Engpässe etwa im Bereich B74 / L151 lassen sich durch den Bau eines Verkehrskreisel auflösen. Verbesserungen im Verkehrsfluss sind durch verbesserte Ampelschaltungen möglich.

Neben den oben aufgeführten verkehrstechnischen und –politischen Aspekten haben wir auch erhebliche Bedenken, dass der Bau der Ortsumgehung durch das Natura 2000 Gebiet Untere Hammeniederung im Einklang mit den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes ist. Die für die Ausnahmeregelung vorgebrachten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen mit **beachtlicher Wahrscheinlichkeit** prognostiziert werden können. Ein rein angebotsorientiertes Vorhaben nach dem Prinzip Hoffnung reicht nicht aus, um die hohe Hürde des Naturschutzes zu überspringen [11]. Das Bundesverwaltungsgericht hat diesbezüglich am Beispiel des Luftverkehrsrechts folgende Faustformel aufgestellt: Je weiter die Unsicherheiten reichen, desto geringer wiegt das öffentliche Interesse an dem Vorhaben und desto konkreter und verbindlicher müssen die das Vorhaben stützenden Zielvorgaben sein, wenn ihm trotz des unsicheren Bedarfs ein hohes Gewicht beigemessen werden soll [12]. Wie oben ausgeführt gibt es nach unserer Einschätzung keine abgesicherte Prognose für eine Zunahme des Durchgangsverkehrs im Bereich Ritterhude bzw. Scharmbeckstotel und keine Zielvorgabe für die Entlastungswirkung durch die Ortsumgehung.

In der Hoffnung, bei Ihnen Gehör zu finden, verbleiben wir

Mit freundlichen Grüßen

1. Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes – Teil Straße, Stand 25.4.2014
2. Demografiebericht des Landkreises Osterholz 2013
3. Kommunalverbund Niedersachsen Bremen, Demografie-Monitoring,  
[www.demografie-monitoring.de](http://www.demografie-monitoring.de)
4. Bundesanstalt für Straßenwesen, Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen und Verkehrsmengenkarten
5. PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Verkehrsuntersuchung B74n Ortsumgebung Ritterhude / Scharmbeckstotel, 2009
6. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Stade
7. Verkehrs- und Regionalplanung GmbH, Gemeinde Ritterhude Knotenpunkt Stader Landstraße (B 74) / Neue Landstraße (L151) – Verkehrszählung und Verkehrstechnische Untersuchung-, 2008
8. Lärmkontor GmbH, Lärmaktionsplan der Gemeinde Ritterhude zur Umsetzung der zweiten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie, 6.6.2013
9. Ritterhuder Ratsausschuss für Bau, Planung und Umwelt, Weser Kurier v. 17.5.2013  
„Ritterhuder Ausschuss empfiehlt Marktplatz-Bau“
10. Das Projektinformationssystem zum BVWP 2003 ist nicht mehr online zugänglich. Teile der Einträge zur B74n können aber über folgende URL abgefragt werden:  
[www.b30-oberschwaben.de/scripts/prins.php?bycounterstation=2818+0418](http://www.b30-oberschwaben.de/scripts/prins.php?bycounterstation=2818+0418)
11. K. Füßer, M. Lau, „Die Alternativprüfung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL: Rechtsdogmatik, Detailfragen und Perspektiven“, Natur und Recht 7 (2012), S. 448 ff.; weitere Publikationen zum Thema Umweltrecht findet man unter: Rechtsanwälte Füßer & Kollegen, Leipzig  
[www.fuesser.de](http://www.fuesser.de)
12. BVerwG, Urt v. 9.7.2009 – 4 C 12.07 -, BVerwGE 134, 166 (Rn. 17)

## Namens- und Adressenliste