

Abgeordneter Heinrich Aller (SPD)

Hannover, den 4. August 2010

Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung gemäß
§ 46 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages

Stückwerk statt zwischen Bund, Land und Kommunen abgestimmter Verkehrs- und Investitionsplanung:

Wirtschaftsminister trägt Verantwortung für falsche Weichenstellung für Verkehrsplanung und Einsatz von öffentlichen Millioneninvestitionen am Verkehrsknoten Seelze (L 390/B 441, Aus- und Brückenbauten von Stichkanal, DB-Strecke)

Vor fast genau zwei Jahren hat sich die niedersächsische Landesregierung geweigert, die Koordinierungsaufgabe für eine zwischen Bund, Land und Kommunen abgestimmte Verkehrs- und Investitionsplanung im Bereich des Verkehrsknotens Seelze (B 441/L 390, Aus- und Brückenbauten am Stichkanal bzw. DB-Strecke) zu übernehmen. Aussagen des niedersächsischen Verkehrsministers über Planungshorizonte, Maßnahmenbeginn und Kosten von Einzelprojekten haben dazu beigetragen, dass erkennbare und im direkten Zusammenhang stehende von Bund, Land und Kommunen vorgesehene Großinvestitionen nicht zeitnah zwischen den betroffenen und beteiligten Behörden abgestimmt worden sind.

So hat die Stadt Seelze ein im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Seelze-Süd unmittelbar vor der Genehmigung stehendes Planfeststellungsverfahren für eine Ortsumgehung u.a. deshalb abgebrochen, weil alle Projektkosten der Stadt zugerechnet werden sollten. Auch ein Jahr später hat die Landesregierung in der Antwort auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Heinrich Aller vom 30.10.2009 (Drs. 16/1825) die Zusammenhänge zwischen Kanalbaumaßnahmen und Brückenbauten, Aus- und Umbauten der Landes- und Bundesstraße sowie des Brückenneubaus über die in Ost-West-Richtung verlaufende DB-Strecke negiert und damit einer Planung von "Stückwerk statt Gesamtkonzept" Vorschub geleistet.

In der von Minister Jörg Bode unterzeichneten Antwort auf den Kern der Frage wird zwar angemerkt: „Die in den nächsten Jahren konkret anstehenden Bauvorhaben zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Seelze werden zwischen den jeweiligen Baulastträgern und mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt“. Das ist trivial. Die Aussage - „Die Landesregierung kann nur für die ihr obliegenden Bauvorhaben Prioritäten, Zeitrahmen und Kostenschätzungen benennen“, - kennzeichnet die fragwürdige Haltung der Landesregierung zu vorausschauender Zukunftsplanung und Mitverantwortung im Umgang mit öffentlichen Mitteln.

Inzwischen haben sich Ausgangs-, Sach- und Rechtslage völlig verändert. Bund, Land und Deutsche Bahn sind Verursacher und Veranlasser massiver – bis dahin vom Land in weite Zukunft gerückte – Planungs- und Investitionsentscheidungen. Diese sind von außerordentlicher Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Seelze. So werden die Nord-Süd-Verkehre noch stärker auf der L 390 durch Seelze in Richtung auf die Verknüpfung mit der B 441 über eine neue Kanalbrücke geführt, deren lichte Durchfahrtshöhe um zwei Meter gegenüber dem jetzigen Zustand erweitert werden muss. Kurzfristig hat die Bahn Ersatzbedarf für eine Brücke im Verlauf der L 390 angemeldet, die nur wenige hundert Meter von der Kanalbrücke entfernt ist. Auch hier muss die Durchfahrtshöhe für die Bahntrasse erheblich vergrößert werden. Die Folge beider Maßnahmen ist, dass alle Rampen und Böschungen im Straßenverlauf und im Zusammenhang mit dem Verkehrsknoten entsprechend erhöht und im Profil angepasst werden müssen. Damit werden große Teile der ursprünglich im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Seelze-Süd überplanten Teilelemente der Verkehrsführung erneut in ein zentrales Verkehrskonzept einbezogen werden müssen.

Intensive Debatten um die Sinnhaftigkeit des Vorgehens der zuständigen Behörden und politischer Druck haben am 3. November 2009 zu einem sogenannten „Brückengipfel“ im Seelzer Rathaus geführt. In Anwesenheit von Vertreterinnen und Vertretern aller zuständigen und beteiligten Behörden

sowie Abgeordneten des Bundestages und des Landtages hat die Stadt Seelze die Lage aus Sicht der Kommune geschildert. Seitdem sind neun Monate, ein dreiviertel Jahr, vergangen, ohne dass – wie verabredet – die auf dem „Brückengipfel“ besprochenen Planungsvarianten den Beteiligten und Betroffenen vorgestellt worden sind.

Auch das NStBV, das im Interesse einer optimierten Abstimmung die Koordinierung zwischen den involvierten öffentlichen Stellen übernehmen sollte, hat diese Vorgabe nicht erfüllt. Damit entziehen sich alle Verwaltungen der Verpflichtung, alternative Planungen so rechtzeitig vorzulegen, dass eine Bewertung und Beschlussfassungen auf der Basis gesicherter Erkenntnisse über Planungskonsequenzen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt werden können. Völlig unbegreiflich ist, dass das Land nicht bereit zu sein scheint, die ursprüngliche Planung für eine Ortsumgehung Seelze-Süd in Verbindung mit den aktuellen Plänen für den Ausbau des Stichkanals und der notwendigen Brückenbauten aufzugreifen. Als Träger öffentlicher Belange hat das Land vorausschauend die Verträglichkeit von künftigen Straßen-, Kanal- und Bahnplanungen bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigen müssen.

Dem Rat der Stadt Seelze liegt jetzt ein Antrag vor, der eine Fortsetzung der Abstimmungsgespräche des „Brückengipfels“ (eines „Runden-Tisches“) fordert. In einem Maßnahmenkatalog wird Aufklärung über Kostenvergleiche und Machbarkeit von abgestimmten Maßnahmen gefordert, so auch die Überprüfung der Planungen für die Ortsumgehung B 441 unter den veränderten Rahmenbedingungen. Hier ist das Land in der Pflicht.

Der Wirtschaftsminister muss seine Aussagen aus den Kleinen Anfragen Drs. 16/359 und Drs. 16/1825 überprüfen und neu bewerten. Nachhaltige überörtlich wirksame Verkehrsinvestitionen mit erheblichen Auswirkungen auf die langfristige städtebauliche Entwicklung von Kommunen vertreten keine Politik der „Stückwerke statt wirtschaftlicher Gesamtplanung“. Angesichts der Tragweite der verkehrsplanerischen und investitionspolitischen Beschlüsse ist ein abgestimmtes Vorgehen am Verkehrsknoten B 441/L 390 zwingend erforderlich. Ein „Aussetzen“ der Probleme in der Hoffnung, durch Sachzwänge und Zeitdruck zu Einzelentscheidungen zu kommen ist irrig, fahrlässig und im Zweifelsfall unwirtschaftlich.

Die Stadt Seelze wird die Beeinträchtigungen und Lasten für die gewaltigen Baumaßnahmen tragen müssen. Gerade deshalb steht das Land als Veranlasserin eigener Projekte in der Verantwortung. Das Land ist mit seinen Behörden z. T. allein, z. T. für den Bund und z. T. im Zusammenwirken mit Bundesbehörden oder der Deutschen Bahn für den Großteil der anstehenden Planungs- und Baumaßnahmen zuständig. Das Land muss insbesondere strukturell und durch die Verkehrsstrassen benachteiligte Kommunen durch gezielte Aktivitäten unterstützen statt in der Entwicklung zu behindern. Der niedersächsische Wirtschaftsminister hat die Pflicht, sich in enger Abstimmung mit der Stadt Seelze und den übrigen Beteiligten als Koordinator für eine wirtschaftliche und verkehrspolitische Win-Win-Lösung für alle Maßnahmenträger einzusetzen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung ihre offiziellen Stellungnahmen der Minister Hirche und Bode auf die detaillierten Fragen des SPD-Landtagsabgeordneten Heinrich Aller in den Landtagsdrucksachen 16/359 und 16/1825 aus heutiger Sicht?
2. Welche konkreten Konsultationen zwischen den zu beteiligenden Stellen von Bund, Land, Kommunen und Bahn haben bei der Vorbereitung der Ministerantworten stattgefunden?
3. Welche belegbaren und verbindlichen Aussagen liegen der Landesregierung darüber vor, dass es in engem zeitlichem Zusammenhang im Zusammenhang mit der L 390/ B 441, Stichkanal (Brückenbauwerke) oder Eisenbahnbrücke (L 390, Seelze) von Seiten des Landes, des Bundes oder der Deutschen Bahn definitiv keine Baumaßnahmen geben würde?
4. Wann und mit welchem Ergebnis hat das Land mit der Stadt Seelze in Kenntnis des weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Seelze-Süd über Va-

rianten eines Ratsbeschlusses verhandelt? – Wie ist die saldierte Kostenrechnung aus Sicht des Landes zu beurteilen?

5. Welche beratenden Hinweise hat das Land der Stadt vor der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens mit Blick auf sich abzeichnende veränderte Rahmenbedingungen (Verursachungssituation durch Stichkanal, Brückenbau, Eingriffe in Straßenverlauf und Rampenprofile L 390/B 441, wachsendes Verkehrsaufkommen usw.) oder gar möglicher Ko-Finanzierungen im Zusammenhang mit Verkehrsknoten und Ortsumgehung gegeben?
6. Welche konkreten Aussagen von Seiten der Landesregierung zu Maßnahmen, Projekten und Kosten sind in der Antwort auf die o. a. Anfragen gemacht worden, die zu Fehleinschätzungen geführt haben können?
7. Wie beschreibt die Landesregierung ihre Rolle bzw. die Rolle ihrer Landesbehörden im Sinne des wirtschaftlichen Einsatzes von Steuermitteln bei komplexen Investitionsvorhaben in die öffentliche Infrastruktur durch verschiedene Investoren?
8. Gibt es beispielweise Abstimmungen zwischen dem Wirtschafts- und Innenministerium über den strategischen Einsatz von Landesmitteln zur Strukturverbesserung von finanzschwachen Kommunen, die in Verhandlungen über Zielvereinbarungen wie bei Bedarfszuweisungen einfließen könnten?
9. Wie beurteilt die Landesregierung die Einberufung des so genannten „Brückengipfels“ durch die Stadt Seelze am 3. November 2009 in Verbindung mit den eindeutigen Forderungen nach verbindlicher Abstimmung und Koordination der Investitionen in den Verkehrsknoten L 390/B 441, Stichkanalerweiterung, Brückenbauwerke und mögliche Reaktivierung der OU-Planung?
10. Warum hat die Landesregierung die Erwartungen nach Fortsetzung der konstruktiven Gespräche zwischen Fachbehörden, Verwaltungen und Abgeordneten aus Bundestag und Landtag nicht erfüllt?
11. Oder: Wann und mit welchen Ergebnissen haben seit dem „Brückengipfel“ Abstimmungsgespräche zwischen den unterschiedlichen Teilnehmern stattgefunden?
12. Oder: Wann, durch wen und mit welchem Ergebnis ist vom Land mit dem Bund und der Bahn über die veränderte Situation in Seelze und mögliche Finanzierungsvarianten verhandelt worden?
13. Wann und in welcher Form sind die Beteiligten und Betroffenen – insbesondere die Stadt Seelze und die Abgeordneten - über die Ergebnisse von Planungs- bzw. Ausbau- und Kostenalternativen der Einzelmaßnahmen - und des Gesamtkomplexes unterrichtet worden?
14. Wird das Land unverzüglich eine Koordinatorenrolle im Zusammenhang mit den Verkehrsplanungen und Großinvestitionen im Zusammenhang L 390/B 441, Kanal, Bahn übernehmen und eine Bewertung von alternativen Lösungen unter Einschluss einer Wiederbelebung der OU-Pläne offenlegen?
15. Wann findet die Nachfolgeveranstaltung zum „Brückengipfel“ statt, um im Interesse einer Win-Win-Lösung für alle Beteiligten einem positiven Gesamtergebnis näher zu kommen?

gez. Heinrich Aller

f. d. R.

Dr. Cornelius Schley
Fraktionsgeschäftsführer