

B74neu – Wahnsinn in Beton !



Dorfgemeinschaftshaus Platjenwerbe, Freitag, 13.09.2024

Dr. Hans-Gerhard Kulp (Biologische Station Osterholz, BioS)



Ortsumfahrung Ritterhude im Zuge der Bundesstraße 74 oder B74nie!

- Verfahrensstand
- Aktuelle Planung
 - Ostvariante-Westvariante
 - Räumliche Dimensionen
 - Verkehrliche Funktion
- Auswirkungen
 - Tourismus, Naherholung
 - Moorschutz
 - Naturschutz
- Zeitplan
- Fazit
- Bündnis B74nie



Verfahrensstand

- Anfang der 80er Jahre geplant - am Bedarf der 90er ausgerichtet
- ROV seit 1999 abgeschlossen
- Linienbestimmung seit 2015
- Bundesverkehrswegeplan 2030: „vordringlicher Bedarf“
=> verbindlicher Planungsauftrag der Nds. Landesbehörde
- UVP-Prüfung: => Ostvariante; eine tiefergehende Alternativenprüfung ist (formal) notwendig
- Dialogforum (seit 18.01.2022)



Planungsauftrag ab 2021:

- Prüfung der Zumutbarkeit und Alternativlosigkeit der linienbestimmten Trasse



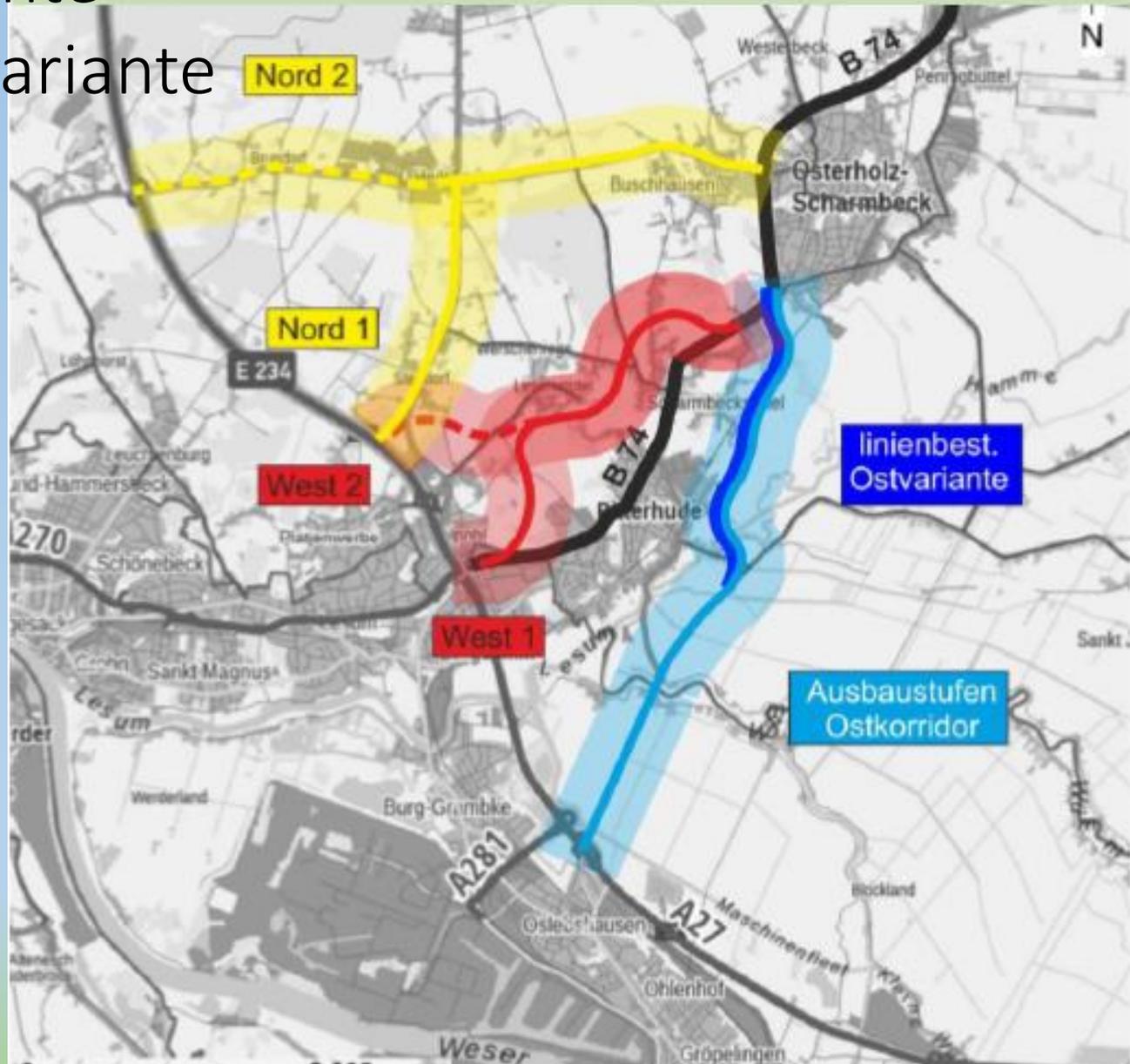
Alternativenvergleich

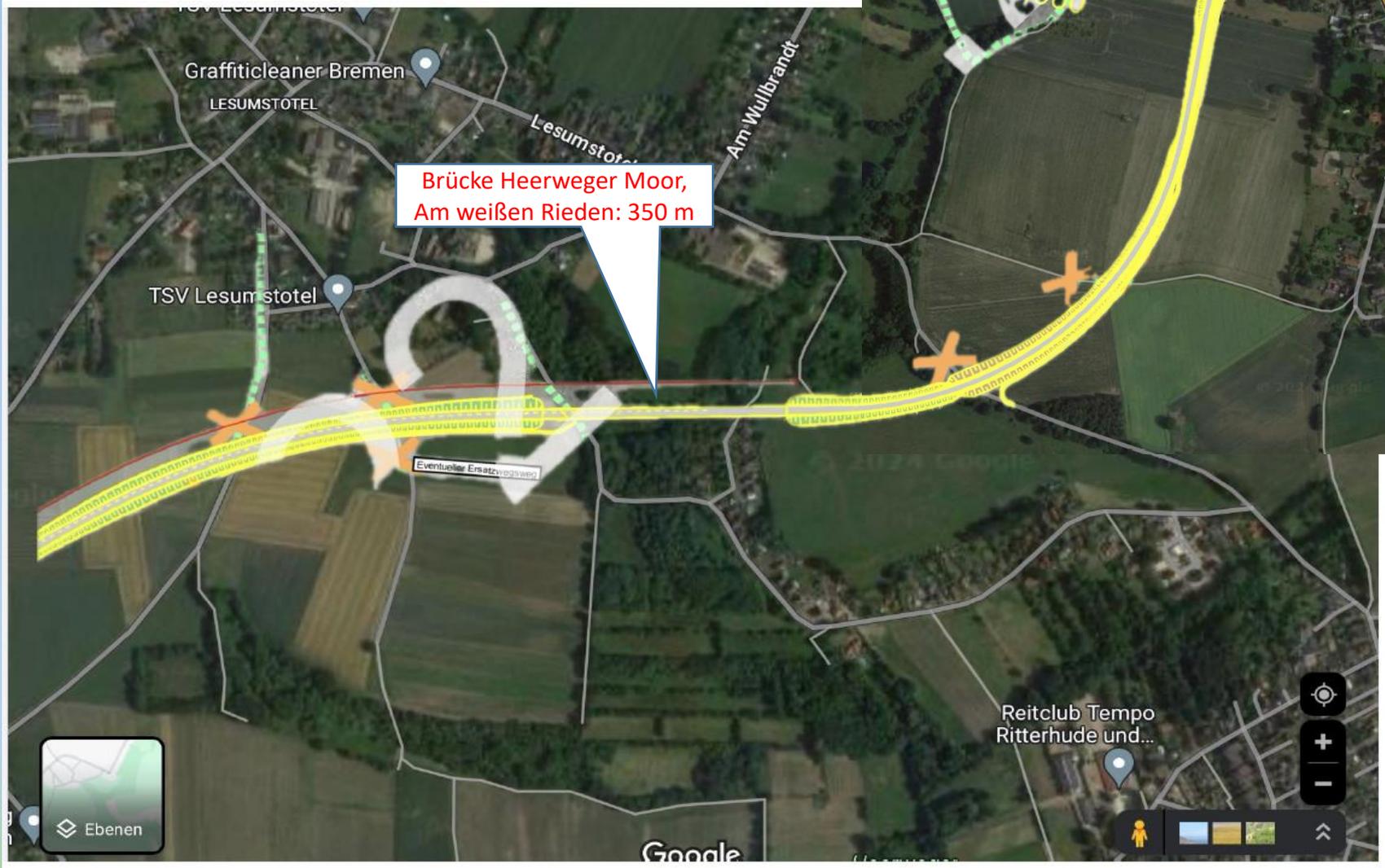
Variante Ost bis zur A 27 und West 2

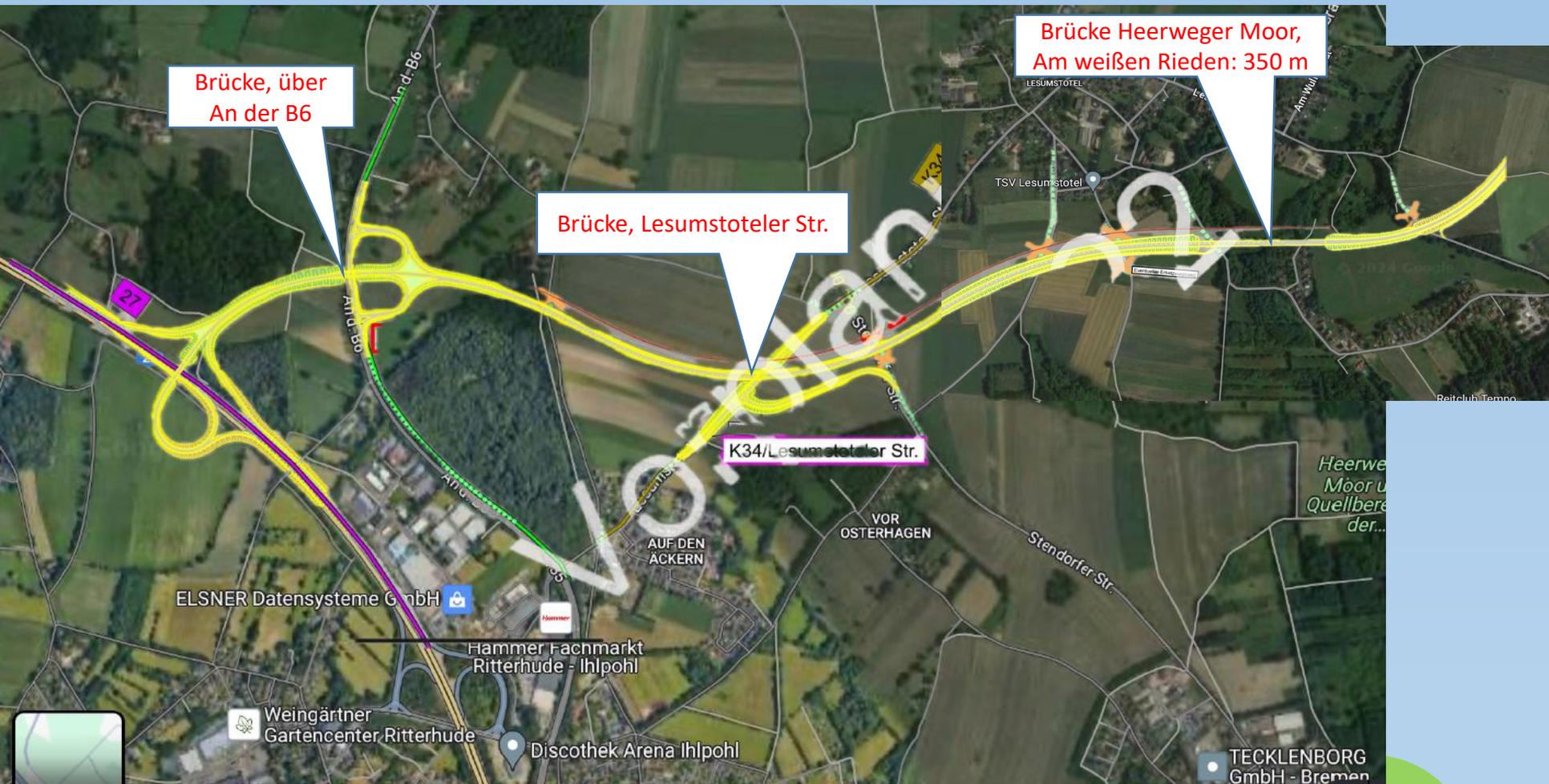


Prüfung von verkehrlichen Alternativen, anhand aktueller Datengrundlagen

Ostvariante-
Westvariante







Brücke, über
An der B6

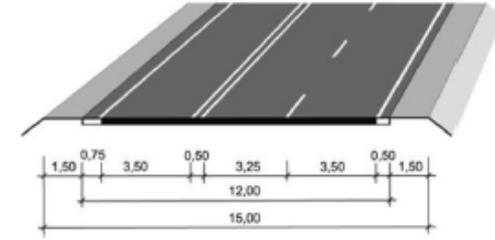
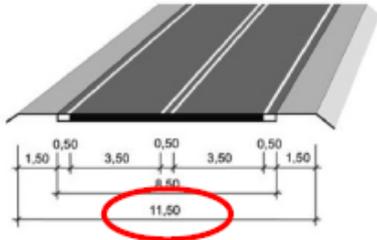
Brücke, Lesumstoteler Str.

Brücke Heerweger Moor,
Am weißen Rieden: 350 m

K34/Lesumstoteler Str.



- Bundesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktionsstufe – Entwurfsklasse EKL 2
- Regelquerschnitt RQ 11,5 + (mind. 20 % Überholangebot pro Fahrtrichtung)



- zweistreifige Straßen mit abschnittsweise Überholfahrstreifen (abschnittsweise dreistreifig)
- mind. 20 % Überholmöglichkeit ie Fahrtrichtung



Ergebnis erster Ermittlungen:

- Teilstrecken auf beiden Trassen mit bis zu 28.000 Kfz/24
- damit 4-streifige Streckenabschnitte dem Grund nach erforderlich, zumindest nicht ausschließbar!
- Knotenpunkte teilweise sehr stark belastet



Schutzgut „Mensch“???

- Lärm



>1.000 Haushalte

- Feinstaub



- Wohnqualität



- Wertverlust



Osttrasse:

Bahnlinie vermtl.
Überführung:

- Lichte Höhe: 7 m
- Rampe Höhe: 11 m
- Rampe Länge: 200 + 320 m
Breite: ≥ 10 m
- Brücke Stützweite: 37 m

oder: Trog

- Lichte Höhe: 4,50 m
- Breite: 10 m
- Länge: 2 x 200 m



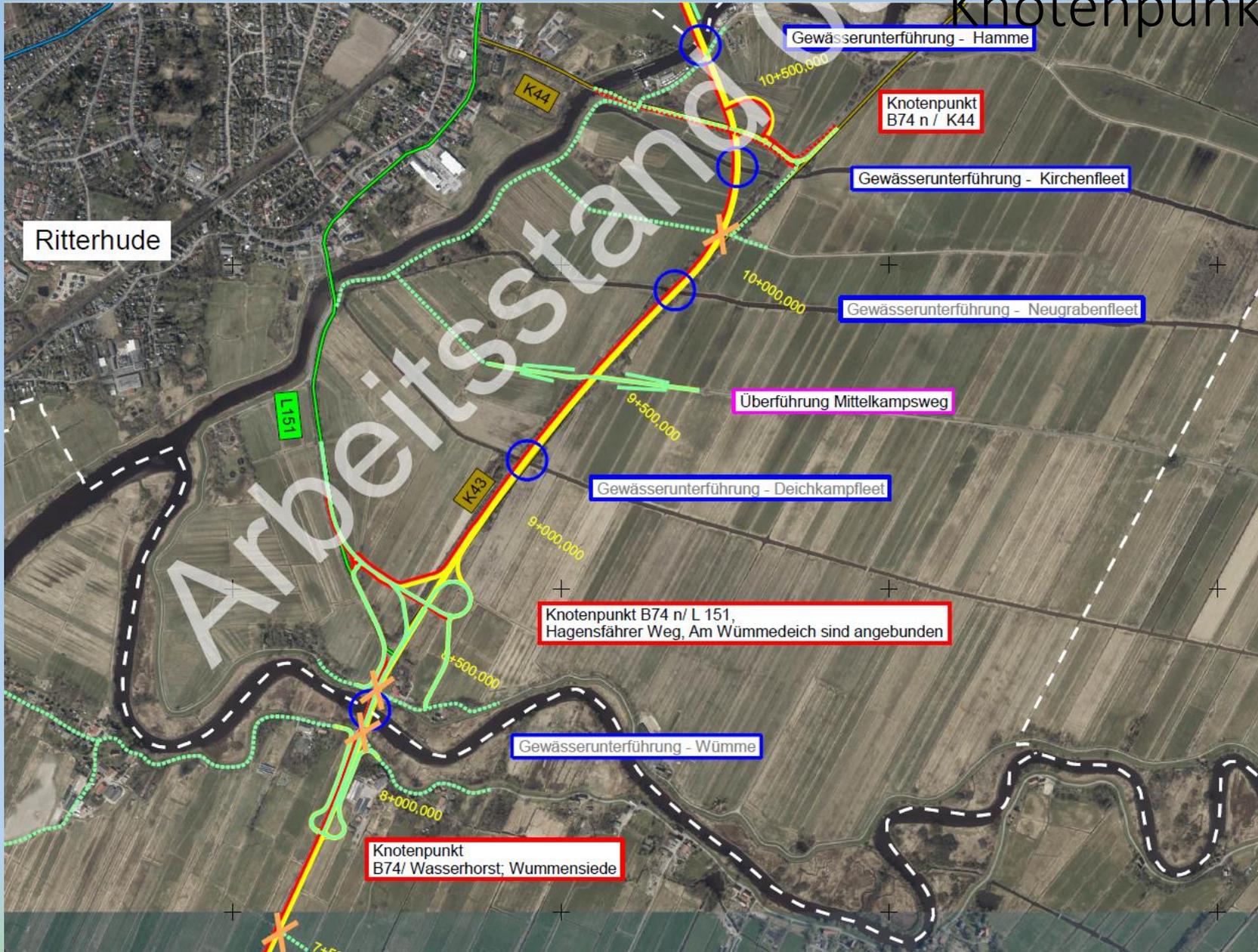
Hammebrücke



- Stützweite 115 m
- Lichte Höhe: 8 m



Knotenpunkte



nie

Landwirtschaftl. Verkehr: große Umwege auf L 151, dann an der Hamme auf dem Deich

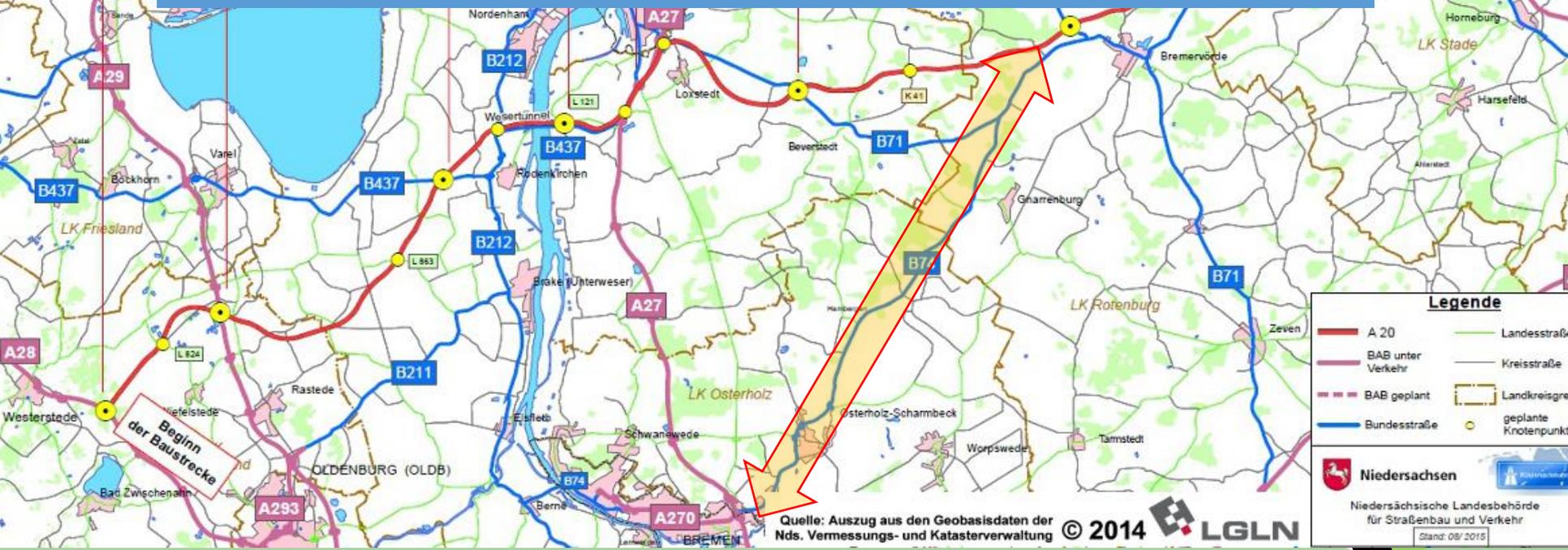
Ggf. neue Autobahnauffahrt



A 20 Küstenautobahn



➤ Verkehrszunahme von aktuell 10.500 auf 21.100 Fahrzeugen/Tag



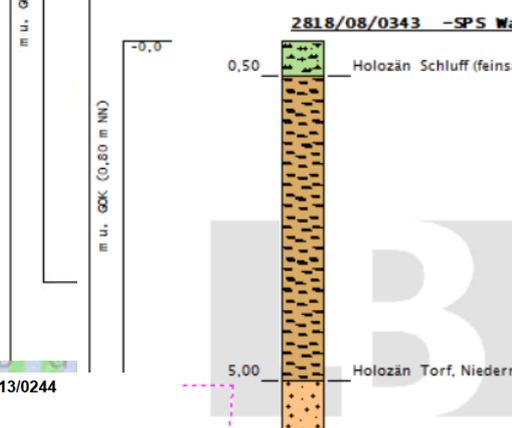
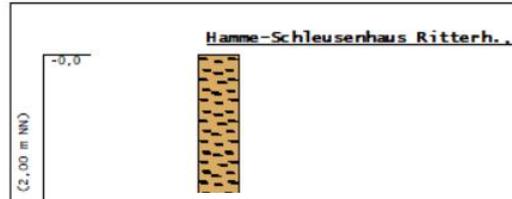
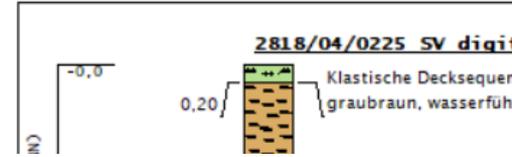
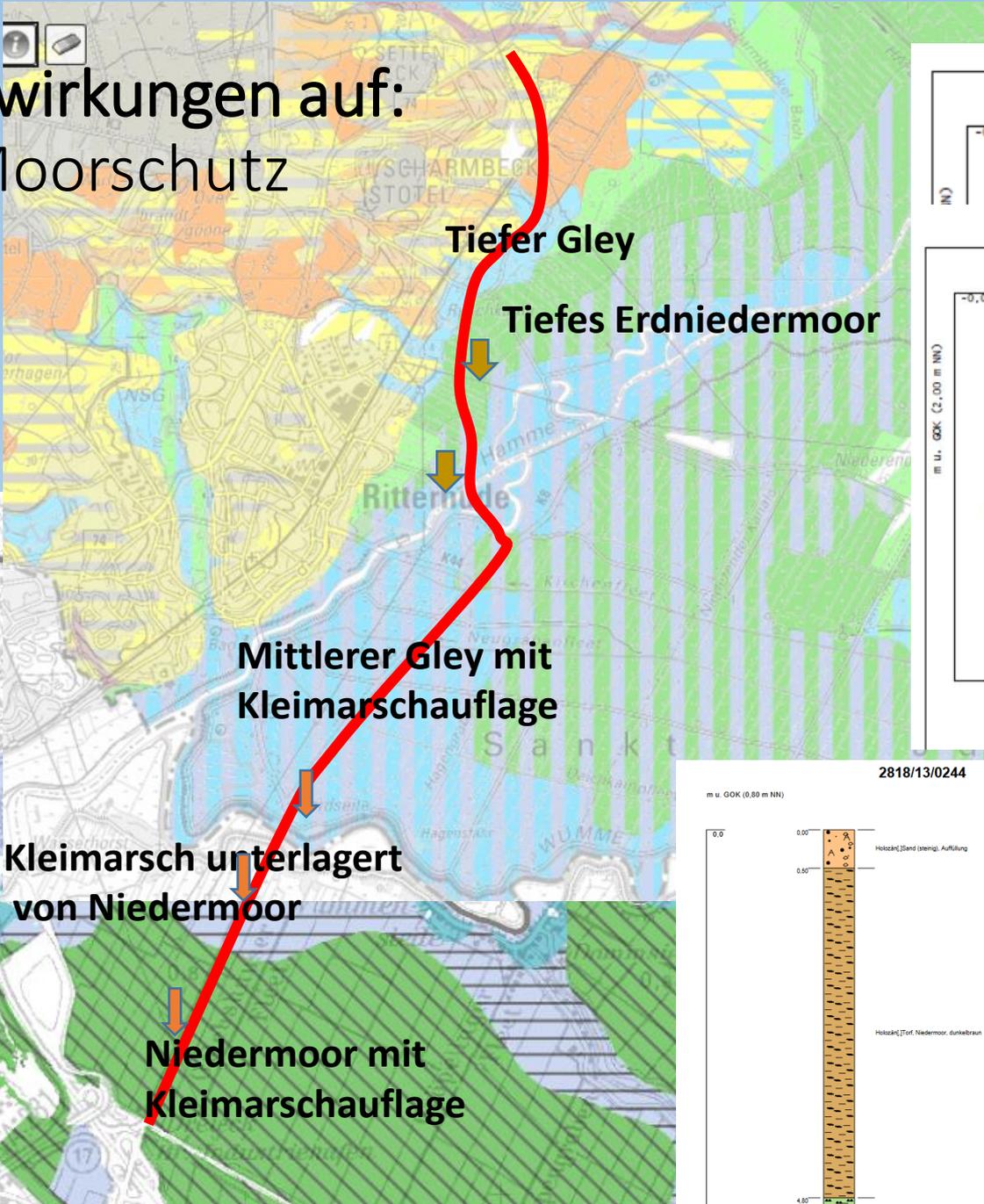
Auswirkungen auf: Tourismus, Naherholung



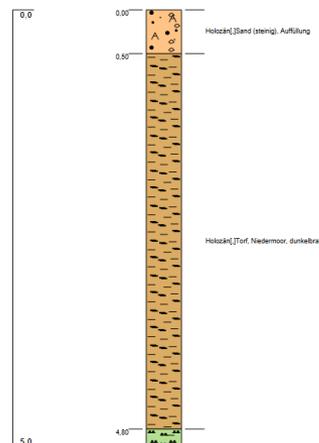
- Beeinträchtigung der Wohngebiete in der Ritterhuder Neustadt
- Zerschneidung der unteren Hammeniederung
- Widerspruch zum geplanten Naturpark Teufelsmoor



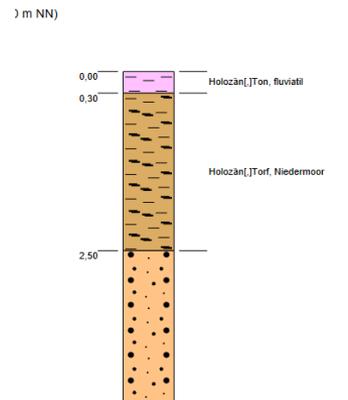
Auswirkungen auf: Moorschutz



2818/13/0244



2818/08/0420



Auswirkungen auf: Moorschutz

- Auskofferung von Moorböden (\emptyset 3 m tief)
- Grundwasserabsenkung 6 Jahre Bauzeit
- auf einer Länge von ca. 6,6 km, 31 m baubedingte Trassenbreite (ohne Rampen, Zu- und Abfahrten etc.)
- Einer Fläche von ca. 20 ha
- Bodenaustausch Moor gegen Sand ca. 600.000 m³
- > Freisetzung von ca. 110.000 t/CO₂ aus der Torfzersetzung
- > Ca. 80.000 Transportfahrten Sattelzug



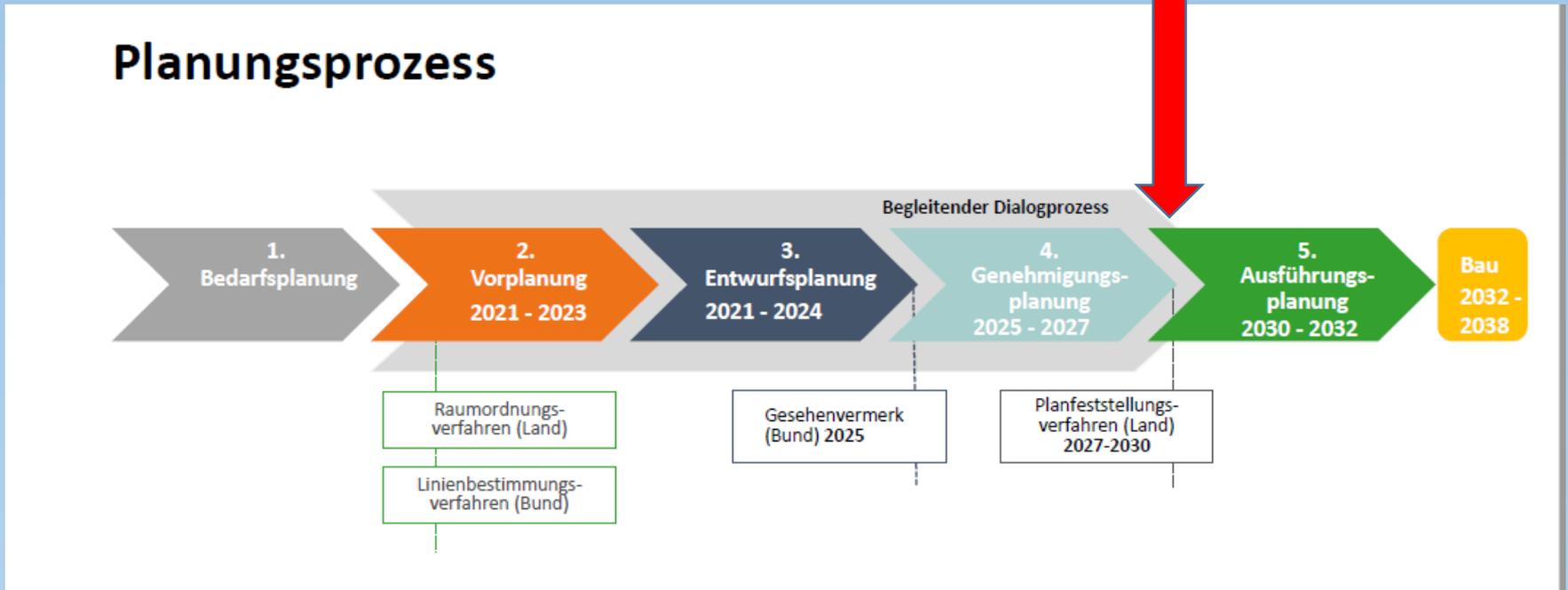
Auswirkungen auf: Naturschutz

- Bau durch EU-Vogelschutzgebiet Hammeniederung und Blockland
- Beeinträchtigung FFH-Gebiet und NSG Untere Wümme
 - > Lebensraumverlust für Fischotter, Vögel (Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe, Weißstorch), Grabenfische (Steinbeißer, Schlammpeitzger)
- Verlust von Feuchtgrünland
- Verschlechterung von Gewässerstrukturen
- Bau durch das Überschwemmungsgebiet der Hamme
- Zusätzlich zwingend umfangreiche Kompensationsmaßnahmen erforderlich (Flächenverfügbarkeit???)



Zeitplan

Klagemöglichkeit



Kosten

- Bundesverkehrswegeplan 2003: 17,9 Mio. Euro
- Bundesverkehrswegeplan 2030: 27,9 Mio. Euro (für 4,7 km Neubaustrecke)
- Fertigstellung 2038: ???? Wahrscheinlich dreistellig Mio. Euro!



Fazit

- Die B74n wird die größte und teuerste Baumaßnahme räumlich und zeitlich mit dem größten Landschafts- und Naturverbrauch im Landkreis Osterholz. Das Projekt widerspricht allen Anforderungen an einen nachhaltigen Umgang mit unseren natürlichen und wirtschaftlichen Ressourcen.
- Wir brauchen eine umfassende Verkehrswende unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und nicht so eine Straße!
- Jetzt: Lärmschutz, Flüsterasphalt, Querungshilfen an der bestehenden Ortsdurchfahrt
- Mobilisierung der Öffentlichkeit und der Politik gegen die Straßenplanung
- B74n raus aus dem Bundesverkehrswegeplan
- **Schließen sie sich dem Bündnis B74nie an!!**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Hans-Gerhard Kulp,
Biologische Station Osterholz e.V.

