

Antwort auf Mündliche Anfrage**37. Entwickelt sich der Ausbau der A 31 zum „Horror“?**

Abgeordnete Hillgriet Eilers, Gabriela König und Jörg Bode (FDP)

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

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 29. März 2014 titelten die Ostfriesischen Nachrichten „Land bremst Planung für A 31-Zubringer aus“ (<http://www.on-online.de/-news/artikel/122067/Land-bremst-Planung-fuer-A-31-Zubringer-aus>). Dort wird u. a. Folgendes ausgeführt: „Doch beim zweiten Abschnitt der Gesamtmaßnahme B 210n, nämlich dem Zubringer zur A 31 in Riepe, sei man jetzt vom Land ‚ausgebremst‘ worden. ‚Da liegt die Maßnahme momentan auf Eis‘ (...) Die Dezernatsleiterin Planung und Umweltmanagement bei der Landesstraßenbaubehörde in Hannover, H. B., sagte, in den vergangenen Jahren seien viele Projekte begonnen worden, deshalb müssten derzeit viele Verträge mit Ingenieurbüros erfüllt werden, daher fehle das Geld.“

Am 23. September 2015 lautet eine Überschrift der Ostfriesischen Nachrichten „IHK-Präsident: A 31-Ausbau wird Horror“. Der Ausbau der A 31 zwischen der AS Riepe und der AS Neermoor soll ca. vier Jahre dauern. Es handelt sich bei der Baumaßnahme um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Länge der Baustrecke beträgt 10,1 km, und beide Richtungsfahrbahnen sollen um 2,00 m verbreitert werden. Dies ergibt eine Fläche von 40 400 m² und entspricht 5,5 Fußballfeldern.

Die A 31 ist für den gesamten ostfriesischen Raum von Bedeutung, insbesondere für den Emdener Hafen, das VW-Werk in Emden, für die ostfriesischen Badeorte an der Nordseeküste und für die Ostfriesischen Inseln. Darüber hinaus hat die A 31 durch ihre Lage unweit der niederländischen Grenze auch für den Nord-Süd-Verkehr in den Niederlanden an Bedeutung gewonnen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Im angesprochenen Streckenabschnitt von der Anschlussstelle (AS) Neermoor–AS Riepe, dessen beide Richtungsfahrbahnen in den Jahren 1971 und 1977 fertig gestellt wurden, sind im Einzelnen folgende Maßnahmen geplant:

- Beidseitiger Anbau von Standstreifen,
- Fahrbahnerneuerung auf gesamter Breite,
- Verlängerung der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an den Anschlussstellen Riepe und Neermoor,
- Neubau von fünf Brücken (Unterführungen von Wegen und Gewässern),
- Anpassung der Böschungen und Dammlagen,
- Verlegen der parallel zur Autobahn verlaufenden vorhandenen Wirtschaftswege,
- Rückbau von vorhandenen Nothaltebuchten und Anlage von neuen Notrufsäulenstandorten,
- Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft.

Für den Abschnitt AS Neermoor–AS Riepe liegt der Planfeststellungsbeschluss seit dem 11.03.2014 vor und ist vollziehbar. Der Beginn der eigentlichen Baumaßnahme ist wegen naturschutzrechtlicher Auflagen im Planfeststellungsbeschluss außerhalb der Brutzeiten zwischen Ende Mai und Mitte Februar des folgenden Jahres vorzusehen und für die Richtungsfahrbahn Leer ab

Sommer 2015 bis Ende 2016 geplant. Vorbereitende Baumaßnahmen (Aufwuchsbeseitigung) sind ab Winter 2015 vorgesehen.

Die Richtungsfahrbahn Emden folgt dann ab Sommer 2017 mit den Vorarbeiten. Denen schließen sich die Erd- und Straßenbauarbeiten unter Berücksichtigung der Schutzzeiten für Brutvögel an. Die Fertigstellung ist für Ende 2018 geplant.

Der Anbau der Standstreifen ist für die Verkehrssicherheit auf der A 31 zwischen Riepe und Neermoor erforderlich. Aus Gründen der unzureichenden Verkehrssicherheit und wegen Schäden an der Fahrbahn wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 100 km/h begrenzt. Heute kommt es bereits zu Sperrungen der A 31, wenn Fahrzeuge liegen bleiben, da der Standstreifen fehlt. Zusätzlich kommt es für den Lkw-Verkehr häufig vor, dass windanfällige Fahrzeuge durch das Fehlen der Standstreifen in den Seitenraum gedrückt werden, was ebenfalls zu Sperrungen der Autobahn führt. Der Lückenschluss der A 31 im Bereich Schüttorf, der 2004 freigegeben wurde, führte zu einem deutlichen Verkehrszuwachs. In den Ferien- und Urlaubszeiten, wenn viele Urlauber zu den touristischen Nordseebädern und Ostfriesischen Inseln unterwegs sind, nehmen die Verkehrsmengen weiter zu. In diesen Zeiten ist die Gefahr, ausgehend von Fahrzeugen, die auf dem rechten Fahrstreifen infolge von Unfällen oder anderen Gründen liegen bleiben, besonders groß. Liegen gebliebene Fahrzeuge können wiederum zu erheblichen Verkehrsstauungen führen und erhöhen die Gefahr von Verkehrsunfällen.

Die Problematik der fehlenden Standstreifen wird verstärkt durch die notwendigen Unterhaltungsarbeiten an Böschungen und Gräben. Diese können derzeit nur vom Hauptfahrstreifen aus durchgeführt werden, weil sie durch die teilweise schwierigen topographischen Gegebenheiten (mehrere Oberflächengewässer queren die A 31) oder die ungünstigen Bodenverhältnisse (Niedermoorböden) landseitig oft nur schwer bis gar nicht erreichbar sind. Eine zeitweilige Sperrung des rechten Fahrstreifens für die Unterhaltung/Pflege ist dazu heute unumgänglich.

Um etwaige Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses und potenzielle Unfälle zu vermeiden, wurden in der Vergangenheit bereits entsprechende Nothaltebuchten mit Notrufsäulen und später zusätzliche, provisorische Nothaltebuchten ohne Notrufsäulen entlang der Autobahn errichtet.

1. Welche verkehrlichen Regelungen und Notwendigkeiten werden während der Baumaßnahme im besagten Abschnitt zur Verkehrsabwicklung notwendig und voraussichtlich ergriffen?

Bei den verkehrlichen Regelungen wird auf die Vorgaben des Bundes zurückgegriffen. Für diesen Abschnitt bedeutet es, dass der Verkehr vollständig über die sich jeweils nicht im Bau befindliche Richtungsfahrbahn in die sogenannte 2+0-Verkehrsführung verschwenkt wird. Pro Richtung steht jeweils ein Fahrstreifen zur Verfügung. Die Fahrstreifen weisen dabei eine Breite von 3,25 m auf. Somit ist sichergestellt, dass der Großraumverkehr die A 31 in Fahrtrichtung Süden nutzen kann, in Fahrtrichtung Norden wird dieser über Aurich geführt.

Die A 31 weist in diesem Bereich eine Verkehrsbelastung von rund 19 500 Kfz/24h (DTV) aus und liegt damit im Bereich von stärker belasteten Bundesstraßen, die ebenfalls einen ähnlichen Querschnitt aufweisen und den Verkehr abwickeln können.

2. Warum dauern diese Baumaßnahmen voraussichtlich vier Jahre?

Die rund 10 km lange Baumaßnahme zum Anbau der 2,50 m breiten Standstreifen und der Grundenerneuerung der vorhandenen Fahrbahn teilt sich in zwei Bauabschnitte auf, die jeweils rund zwei Jahre Bauzeit benötigen. Der wesentliche Grund für die Bauzeit von rund zwei Jahren pro Richtungsfahrbahn ist der Neubau von fünf Brückenbauwerken im Zuge der A 31. Für die Errichtung der Bauwerke ist ein Zeitansatz von etwas über einem Jahr anzusetzen. In einem längeren Bereich vor und hinter den Bauwerken kann aufgrund des notwendigen Arbeitsraums für die Bauwerke der Erd- und Straßenbau erst beginnen, wenn die Bauwerke fertiggestellt sind. Von dem Neubau der Bauwerke sind auch die Querungen des Fehntjer Tiefs und des Rorichumer Tiefs betroffen. Hier gibt es die Auflage im Planfeststellungsbeschluss, dass von diesen beiden Schifffahrtswegen immer einer

für die Schifffahrt nutzbar sein muss. Dieses bedeutet, dass nicht beide Bauwerke zeitparallel erstellt werden können. Außerdem ist es durch die parallele Errichtung der neuen Bauwerke nicht möglich, einen Längstransport für den Baustellenverkehr über die Baustrecke abzuwickeln. In der Summe wird aufgrund der Randbedingungen eine Gesamtbauzeit von rund vier Jahren erforderlich.

3. Was unternimmt die Landesregierung gegebenenfalls, um die Baumaßnahme des Standstreifenanbaus an der A 31 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu beschleunigen und die Belastungen der Anwohner durch erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen zu reduzieren?

Bei der Festlegung der Bauzeit von rund vier Jahren wurden bereits Maßnahmen zur beschleunigten Bauabwicklung zugrunde gelegt. Hier sind im Wesentlichen die, soweit möglich, parallele Herstellung der Bauwerke und die Mischlosvergabe zu nennen. Dadurch wird es möglich, sämtliche Lose (Erd-, Straßen- und Brückenbau) an einen Bieter/Bietergemeinschaft zu beauftragen, um eine Optimierung in der Bauzeit zu erreichen.