

## Beschlussvorlage

Vorlagen Nr.  
**06/167**

Status:

öffentlich

### **Stellungnahme der Stadt zum Raumordnungsverfahren zur B 210 neu zwischen Riepe (A 31) und Aurich einschließlich Ortsumgehung Aurich**

#### Beratungsfolge:

Nr.	Gremium	Datum	Zuständigkeit	Status	Beschluss
1 .	Ortsrat Extum/Haxtum/Kirchdorf/Rahe		Empfehlung	öffentlich	
1 .	Ortsrat Walle		Empfehlung	öffentlich	
1 .	Ortsrat Sandhorst		Empfehlung	öffentlich	
2 .	Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Stadt- und Dorfentwicklung, Verkehr, Stadtmarketing, Kultur und Tourismus		Empfehlung	öffentlich	
3 .	Verwaltungsausschuss		Empfehlung	nicht öffentlich	
4 .	Rat der Stadt Aurich		Beschluss	öffentlich	

#### Finanzielle Auswirkungen:

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt mit Mitteln des Bundes.

#### Beschlussvorschlag:

- Die Realisierung eines Neubaus der Bundesstraße 210 zwischen Riepe (A 31) und Aurich einschließlich Ortsumgehung Aurich wird in der beantragten Vorzugsvariante ausdrücklich befürwortet.
- Das geplante Straßenbauprojekt stellt eine wichtige strukturfördernde Maßnahme für den mittelostfriesischen Raum dar. Durch eine gute Anbindung an die A 31 als auch durch ein leistungsfähigeres Hauptverkehrsstraßennetz werden die Standortbedingungen des Mittelzentrums Aurich verbessert. Die Gewerbegebiete der Stadt werden besser an die A 31 angebunden. Insbesondere vom Standort des Industriegebietes Nord ergibt sich eine berechenbare zeitlich kürzere Verbindung zur A 31.

Durch die im Straßenbauprojekt enthaltene Ortsumgehung kann eine Überlastung des Hauptverkehrsstraßennetzes vermieden werden und Bewohner vor Verkehrslärmimmissionen entlastet werden. Die Ortsumgehung schafft Spielräume für

Verbesserungen im innerörtlichen Verkehrsstraßennetz.

- Die Untervariante 1 entsprechend der beantragten Vorzugsvariante wird aus städtebaulichen- und Umweltaspekten heraus empfohlen.
- Im Rahmen der weiteren Planungen ist eine Unterführung des Ems-Jade-Kanals nach Möglichkeit anzustreben. Nur im Zusammenhang mit einer Untertunnelung des Kanals wäre eine Linienführung zwischen den Ortsteilen Haxtum und Rahe städtebaulich vertretbar.
- Im Zuge der weiteren Planungen sollte im Bereich der Bebauung Rahester Moor eine Linienführung angestrebt werden, die den Satzungsbereich nicht durchschneidet.
- Im Rahmen der weiteren Planungen sollte im Teilabschnitt der Sandhorster Ehe auf eine Hochlage der Trasse möglichst verzichtet werden. So sollte auch beim Knotenpunkt mit der Utlandshörner Straße im Rahmen der weiteren Planung eine Tieflage bei gleichzeitiger Verschwenkung des Verlaufs der Sandhorster Ehe im Zusammenhang mit einer Renaturierung in Erwägung gezogen werden.
- Im Rahmen der weiteren Planungsschritte ist in Erwägung zu ziehen an den Knotenpunkten mit der Kirchdorfer Straße und der Leerer Landstraße Kreisverkehre zu realisieren.

### **Sachverhalt:**

#### Raumordnungsverfahren

Der Landkreis Aurich führt zur Zeit ein Raumordnungsverfahren für den Neubau der B 210 zwischen Riepe (A 31) und Aurich einschließlich Ortsumgehung Aurich durch. Die Stadt Aurich wurde hierzu im Rahmen einer Beteiligung der Träger öffentlicher Belange in einer Stellungnahme aufgefordert. Hierbei ist der Stadt eine Fristverlängerung zur Abgabe der Stellungnahme bis Ende des Jahres gewährt worden. Das geplante Straßenprojekt umfasst eine verkehrliche Anbindung von Aurich an die A 31 in Riepe einschließlich einer Nordwestumfahrung von Aurich sowie einer Südspange. Die, mehrere Ordner umfassenden Unterlagen, die die Straßenbauverwaltung dem Landkreis zum Raumordnungsverfahren vorgelegt hat, können bei der Stadt Aurich eingesehen werden. Eine allgemeinverständliche Zusammenfassung, Übersichtskarten über die Varianten sowie die Verkehrsuntersuchung 2005 sind dieser Vorlage beigelegt. Parallel zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird den Bürgern Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

#### Bisherige Planungsschritte

Bereits seit mehren Jahrzehnten bestehen planerische Absichten durch einen Bundesfernstraßenausbau den mittelostfriesischen Raum sowie die ostfriesische Küste verkehrlich besser zu erschließen. Ab 1993 wurde die Anbindung Aurichs an die A 31 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die „vorrangige Dringlichkeit“ eingestuft. Ab 1996 wurde dann mit der Durchführung von Verkehrsuntersuchungen begonnen. Kommunale Planungen zur Ortsumgehung Aurich wurden in einer ergänzenden Verkehrsuntersuchung einbezogen. Die Verkehrsuntersuchungen haben hierbei aufgezeigt, dass eine Entlastung des innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes von Aurich nur unter Einbeziehung einer Südspange möglich ist. Auch der vom Rat der Stadt Aurich 2001 beschlossene neue Flächennutzungsplan trifft eine qualifizierte Darstellung der Ortsumgehung einschließlich der entsprechenden Varianten.

Im Jahr 2001 wurde der Auftrag zur Erarbeitung einer Umweltverträglichkeitsstudie erteilt. Die abgeschlossene Umweltverträglichkeitsstudie liegt nunmehr seit Frühjahr 2006 vor. Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten wurden in einer ergänzenden

Verkehrsuntersuchung im Oktober 2005 näher analysiert. Drei verschiedene Varianten wurden einer näheren Überprüfung unterzogen. Diese drei Varianten unterscheiden sich im Verlauf der Ortsumgehung von Aurich nur geringfügig. Die Linienführung orientiert sich weitgehend am dargestellten Verlauf der Ortsumgehung im Flächennutzungsplan der Stadt.

### Varianten

Die Variante A verläuft nordwestlich um Riepe und Ochtelbur zwischen dem Ems-Jade-Kanal und dem Ortsrand. Südöstlich der Rahester Schleuse erfolgt eine Einbindung in die Ortsumgehung Aurich.

Die Variante B verläuft östlich von Riepe und Ochtelbur durch den vorhandenen Windpark und westlich um Westerende-Kirchloog herum. Im Bereich der Sandhorster Ehe trifft die Variante B auf die Ortsumgehung Aurich.

Die Variante C verläuft wie die Variante B durch den vorhandenen Windpark in Riepe, bindet dann jedoch südlich des Ems-Jade-Kanals an die Ortsumgehung Aurich an. Die Variante C wurde als Vorzugsvariante von der Straßenbauverwaltung beim Landkreis beantragt.

### Vorteile des Projektes aus kommunaler Sicht

Durch eine gute Anbindung von Aurich an die A 31 als auch durch ein leistungsfähigeres Hauptverkehrsstraßennetz werden die Standortbedingungen des Mittelzentrums Aurich verbessert. Insbesondere vom Standort Industriegebiet Nord ergibt sich eine berechenbare zeitlich kürzere Verbindung zur A 31. Das geplante Straßenbauprojekt stellt eine wichtige strukturfördernde Maßnahme für den mittelostfriesischen Raum dar. Dies wird auch an dem im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ermittelten jährlichen Nutzen von 21 Mio. € deutlich, der sich im Wesentlichen aus Transportkostensenkungen und Beiträgen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergibt. So lassen sich entsprechend der Verkehrsprognose 2005 ca. 10.000 Kfz/Tag auf die neue Bundesfernstraße im Bereich der Stadt Aurich verlagern.

Durch eine Ortsumgehung kann eine Überlastung des Hauptverkehrsstraßennetzes zu Verkehrsspitzenzeiten und hierbei insbesondere zu Zeiten des Urlaubsverkehrs vermieden werden. Auch wenn Bewohner im Nahbereich der Ortsumgehung von Emissionen betroffen sind, überwiegt jedoch der entlastende Effekt. Allein an den Hauptverkehrsstraßen im innerörtlichen Netz in Aurich wohnen über 2.000 Einwohner, die durch die Realisierung einer Ortsumgehung von Lärm und Abgasen entlastet würden. Insbesondere kann eine Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch Umlegung auf die Umgehungsstraße in den Nachtstunden erreicht werden. Neben einer Entlastung im Hauptverkehrsstraßennetz ergibt sich auch auf einer Reihe von Straßen im nachgeordneten Straßennetz eine Verringerung des Verkehrs.

Die geplante Ortsumgehung komplettiert das vorhandene Netz der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet in sinnvoller Weise. So fehlen bisher geeignete tangentielle Verbindungen im südlichen und westlichen Stadtgebiet vollständig.

Gleichzeitig eröffnet die Realisierung einer Ortsumgehung die Option auf Teilabschnitten der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einen Rückbau zu betreiben und damit diesen städtebaulich aufzuwerten. Für Fußgänger und Fahrradfahrer kann das innerörtliche Hauptverkehrsstraßen durchlässiger werden.

Aufgrund dieser Aspekte ist die Planung einer Anbindung Aurich einschließlich Ortsumgehung ausdrücklich zu befürworten.

Die von der Straßenbauverwaltung für das Raumordnungsverfahren beantragte Variante C weist das beste Kosten- und Nutzenverhältnis auf und erzielt die höchsten verkehrlichen Wirkungen. So wird insbesondere das südliche Stadtgebiet bei der Variante C gegenüber der Variante B besser an die A 31 angebunden. Darüber hinaus werden bei dieser Variante Umwelt

und Landwirtschaft in geringerem Umfang als bei den Alternativtrassen beeinträchtigt. Aus diesem Grunde ist auch aus kommunaler Sicht die Variante C zu befürworten.

### Untervariante 1

In den Antragsunterlagen sind auch zwei Untervarianten in der Ortsumgebung Aurich betrachtet worden. In einer Untervariante wurde im Teilabschnitt zwischen der Utlandshörner Straße in Walle und der Straßen Hinter Eschen in Sandhorst neben einer Linienführung südlich der Bebauung an der Straße Lange Äcker auch eine Trassenführung nördlich der Straße Lange Äcker untersucht. Der Vorteil der stadtfirneren Linienführung liegt in einem größeren Abstand vom Ortsrand Aurich. Die Beeinträchtigung des Siedlungsrandes und des Finkenburger Gehölzes durch Lärm wären geringer. Durch die stadtfirnerere Linienführung würde außerdem die Eheniederung in Sandhorst geschont. Ein Nachteil liegt jedoch bei der Untervariante bezüglich der landwirtschaftlichen Belange vor. So sind bei der stadtfirneren Linienführung zwei wirtschaftende Betriebe betroffen, während bei der Hauptvariante ein landwirtschaftlicher Betrieb betroffen ist. Die stadtnähere Führung wäre dann in Betracht zu ziehen, wenn das Quartier Lützowallee an die Umgehungsstraße angebunden werden sollte. Hiervon sollte jedoch aufgrund einer zu starken Verkehrsbelastung auf der Lützowallee Abstand genommen werden. Da die Vorteile einer stadtfirneren Linienführung gegenüber den Nachteilen überwiegen, sollte die Linienführung wie in der beantragten Vorzugsvariante berücksichtigt empfohlen werden.

### Untervariante 2

In einer zweiten Untervariante wurde neben einer Linienführung zwischen den Ortslagen Haxtum und Rahe hindurch auch eine stadtfirnerere Linienführung westlich um Rahe herum untersucht.

Bei einer Überquerung des Ems-Jade-Kanals stellt eine Linienführung östlich der Schleuse Kukelorum aufgrund städtebaulicher Aspekte eine unakzeptable Lösung dar. Eine Querung des Ems-Jade-Kanals mit Dammbauten bis zu einer Höhe von 8 m über dem Gelände würden einen erheblichen Eingriff in das Ortsbild ergeben. Angrenzende Wohngebiete würden durch Lärm und optische Störungen beeinträchtigt. Außerdem müsste bei einem planfreien Knotenpunkt mit der Oldersumer Straße ein Wohnhaus entfernt werden. Bei einer Querung westlich der Schleuse bleibt das Dammbauwerk rd. 2 m niedriger und Wohnbebauung ist in deutlich geringerem Maße betroffen.

Da eine Überquerung des Ems-Jade-Kanals auf jeden Fall eine erhebliche Beeinträchtigung des Ortsbildes, in einem für die Naherholung in Aurich bedeutenden Bereiches, mit sich bringen würde, sollte im Zuge der weiteren Planungsschritte eine Unterführung des Ems-Jade-Kanals in die planerischen Überlegungen einbezogen werden. Durch eine Unterführung des Kanals könnte nicht nur eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden werden, sondern durch die Tieflage der Trasse würde sich gleichzeitig ein Schallschutz für die nahe gelegene Wohnbebauung ergeben. Im Zusammenhang mit einer Unterführung wäre auch eine Linienführung östlich der Schleuse Kukelorum erwägenswert, da diese Linienführung als stadtnähere Variante bessere verkehrliche Wirkungen aufweisen würde und der landschaftswürdige Bereich Upstallsboom in deutlich geringerem Maße betroffen wäre. Außerdem wäre ein landwirtschaftlicher Betrieb weniger durch die Trassenführung betroffen. Da bei einer Tunnellösung auch eine Linienführung zwischen den Ortsteilen Haxtum und Rahe städtebaulich akzeptabel wäre würden den deutlich höheren Kosten ein höherer verkehrlicher Nutzen gegenüberstehen.

Im Falle der Untervariante 2 durchschneidet die Trasse außerdem den Bereich der vorhandenen Bebauung Rahester Moor. Im weiteren Planverfahren sollte daher geprüft werden, ob der Bereich der Abgrenzungssatzung hierbei nicht ausgespart werden kann.

### Sandhorster Ehe

So weit der Bereich der Sandhorster Ehe vom Verlauf der Ortsumgehung tangiert wird, ist eine starke Überformung des Landschaftsbildes durch eine Hochlage der Trasse möglichst zu vermeiden. So sollte auch beim Knotenpunkt mit der Utlandshörner Straße im Rahmen der weiteren Planung eine Tieflage bei gleichzeitiger Verschwenkung des Verlaufs der Sandhorster Ehe im Zusammenhang mit einer Renaturierung in Erwägung gezogen werden.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans hat die Stadt Aurich einen Suchraum für Ausgleichsflächen für den Eingriff in den Natur- und Landschaftsraum der im Flächennutzungsplan dargestellten Hauptverkehrsstraße/Umgehungsstraße zugeordnet. Hierbei ist die Funktion Renaturierung Fließgewässer benannt.

### Knotenpunkte

Während für den Teilbereich der westlichen Ortsumgehung eine 2+1 Regelung angestrebt wird, sieht der jetzige Stand der Planung für die Südspange einen zweistreifigen Ausbau vor. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte sollte daher in Erwägung gezogen werden an den Knotenpunkten mit der Kirchdorfer Straße und der Leerer Landstraße Kreisverkehre zu realisieren. Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für die Kirchdorfer Straße und der geringere Eingriff in den Landschaftsraum durch einen Verzicht auf eine Höhenlage der Ortsumgehung würden hierbei Vorteile darstellen.

Ein Kreisverkehr an dem Anbindungspunkt Leerer Landstraße könnte den Vorteil aufweisen, diesen Knotenpunkt mit einer zukünftigen zweiten Anbindung des Gewerbe- und Industriegebietes Schirum besser zu verknüpfen.

### Anlagen:

1. Erläuterungsbericht
2. Verkehrsuntersuchung 2005
3. Übersichtskarte aller Varianten
4. Teilpläne Variante C