

Projektinfo

B210-G10-NI-T3-NI  
B 210 Aurich - Riepe (A 31)

Inhalt

- 1 Hauptprojekt B210-G10-NI
- 4 Teilprojekt: B210-G10-NI-T3-NI
- 4.1 Übersicht
- 4.2 Grunddaten
- 4.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 4.4 Alternativenprüfung
- 4.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 4.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 4.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- 4.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- 4.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- 4.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
- 4.11 Ergänzende Betrachtungen

## 4 Teilprojekt 3

### B 210 Aurich - Riepe (A 31)

#### 4.1 Übersicht

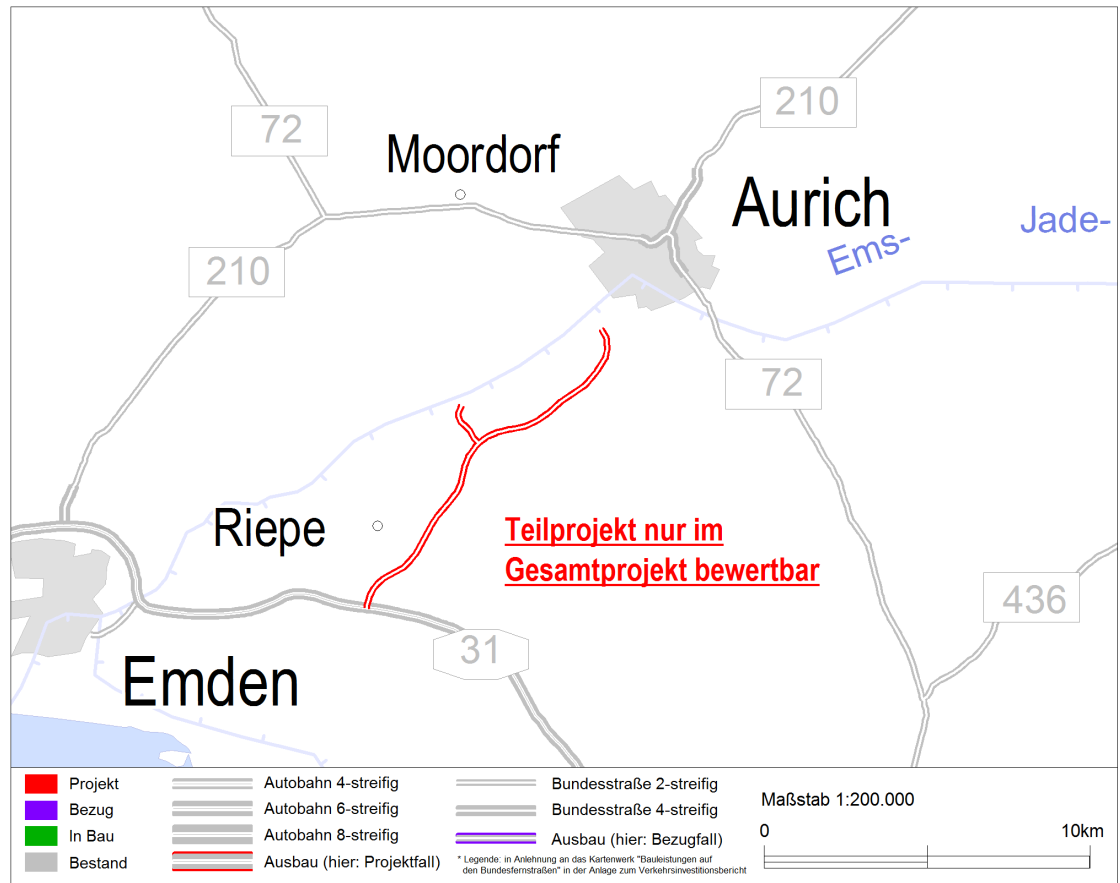


Abb. 1: Lage der Maßnahme

#### 4.2 Grunddaten

Projektnummer	B210-G10-NI-T3-NI
Bundesland	Niedersachsen
Straße	B 210
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	13,7 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	3-streifiger Neubau
Planungsstände	Vorentwurf in Bearbeitung seit 21.09.2011
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	- Kfz/24h
im Planfall 2030	- Kfz/24h

<b>Dringlichkeitseinstufung</b>	<b>siehe Hauptprojekt</b>
---------------------------------	---------------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
<b>Gesamtprojektkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	47,5	-	-
<b>Ausbau-/Neubaukosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	47,5	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0

		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
<b>Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
<b>Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP</b> (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	47,5	-	-
<b>Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten</b> (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 <sup>1)</sup> )	109,8	-	-

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	s. Hauptprojekt
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	siehe Hauptprojekt
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	hoch

### Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Dringlichkeitsbegründung und NKV siehe Hauptprojekt.

Das Teilprojekt kann wegen fehlender, eigenständiger verkehrlichen Wirkung nur im Gesamtprojekt bewertet werden.

### Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Die Anbindung des mittelostfriesischen Raumes und der Stadt Aurich an das BAB-Netz ist dringend zu verbessern. Dazu ist eine neue zügige und anbaufreie Bundesstraße B 210n herzustellen, die nicht nur Aurich anschließt, sondern als Umgehung Aurichs die B 210 in Richtung Jever und Wilhelmshaven verbindet. Das Straßennetz in Aurich wird bereits heute mit bis zu 30.000 Kfz/24h im Querschnitt einer Straße belastet und stellt so eine Ausnahme für Mittelstädte mit ca. 40.000 Einwohnern dar. Neben hohem Pendler- und Urlaubsverkehr liegen auch die Schwerverkehrsmengen u.a. wegen der stark frequentierten Gewerbegebiete im Norden und Süden Aurichs auf einem sehr hohen Niveau. Durch den im Norden der Stadt angesiedelten Windkraftanlagen-Hersteller Enercon werden z.B. pro Jahr 3.500 - 4.000 Großraum- bzw. Schwertransporte durchgeführt. Die Stadtstraßen sind bereits heute z.T. überlastet. Bis 2025 sind weitere Zuwächse in der Verkehrsnachfrage zu erwarten. Die OU Aurich als Teil des Gesamtprojekts bewirkt eine starke Entlastung der vorhandenen OD vom Durchgangsverkehr. Damit können die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt erheblich verbessert werden. Durch den Abschnitt Riepe-Aurich werden die Anbindung des Raumes an die großräumigen Verkehrswege verbessert und die Ortsdurchfahrten von Riepe, Ochtelbur, Westerende im Zuge der L 1 sowie das nachgeordnete Straßennetz entlastet.

## 4.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

### Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL\\_1\\_1\\_B210-G10-NI-T3-NI\\_Lageplan\\_01.pdf \(3.6MB\)](#)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

[LPL\\_2\\_1\\_B210-G10-NI-T3-NI\\_Übersichtskarte\\_01.pdf \(4.1MB\)](#)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

### Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
------------------------------	------

Betroffene Bundesländer	Niedersachsen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Aurich, Landkreis; Leer, Landkreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Aurich - Emden (24)

#### 4.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

Alternativen wurden im Rahmen des Gesamtprojekts (GP-Nr. 800126) geprüft. Die für das ROV erstellte UVS beinhaltet vier Neubauvarianten sowie eine Ausbauvariante der vorhandenen B 72 zwischen A 28 und Aurich. Die am nördlichsten verlaufende Vorvariante wurde frühzeitig ausgeschlossen, da das EU-Vogelschutzgebiet Ostfriesische Meere (DE2509-401) durchschnitten wird. Da es alternative Trassen ohne Gebietsbeeinträchtigungen gibt, war diese Vorvariante unzulässig. Auch die Ausbauvariante der vorhandenen B 72 mit 2+1 -Querschnitt und Teilortsumgehungen von Hesel und Mittegrossefehnh wurde ausgeschlossen, da sich neben hohen Mehrkosten und verkehrlichen Nachteilen erhebliche Beeinträchtigungen des vorhandenen FFH-Gebietes Fehntjer Tief und Umgebung (DE2511-331) ergeben würden. Das ROV verglich damit drei Trassenalternativen einer Bundesstraße zwischen Aurich und Riepe (A 31). Andere Varianten außer der landesplanerisch festgestellten Linie stimmten nicht mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung überein. Die Beibehaltung bzw. der Ausbau des heutigen Zustandes ist für Aurich und seine Bewohner unverträglich. Lärm und Schadstoffe, Gefährdung der schwachen Verkehrsteilnehmer (besonders durch den Lkw-Anteil und Urlauberverkehr), Überprägung durch die Bundesstraße und die Verhinderung der städtebaulichen Entwicklung im Ortskern sind wesentlich für den Ausschluss dieser Variante.

#### 4.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Siehe Hauptprojekt.

#### 4.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Siehe Hauptprojekt.

#### 4.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Siehe Hauptprojekt.

#### 4.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Gesamtwirtschaftliche Bewertungsdaten liegen nur für das Hauptprojekt vor. Für dieses Teilprojekt ist deshalb der Umweltbeitrag Teil 1 nicht bewertungsrelevant.

#### Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	gering
Im Norden des Trassenverlaufs verläuft die Neubaustrecke innerhalb von heckenumrandetem, sowie von zahlreichen Gräben durchzogenem Grünland und passiert dabei mehrere, zerstreut liegende Siedlungen. In südlicher Richtung wird unbesiedeltes Grünland durchfahren. Ein LSG wird vom Vorhaben berührt. Weitere Bereiche mit besonderen Umweltqualitäten sind nicht betroffen.	

#### Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 2 und 3 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

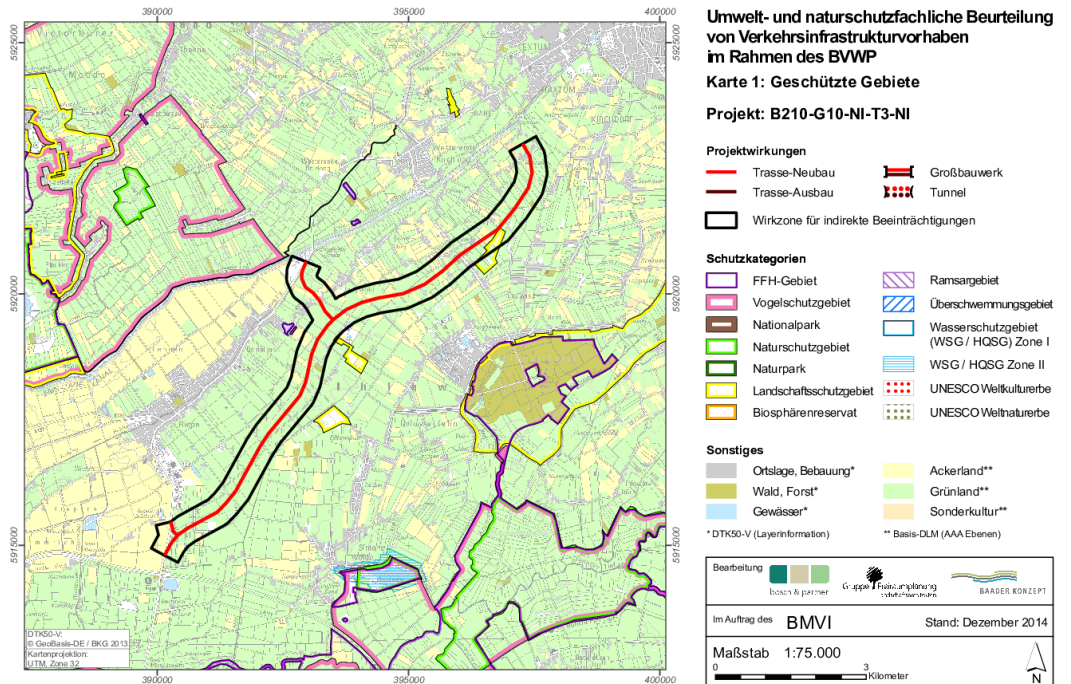


Abb. 2: Geschützte Gebiete

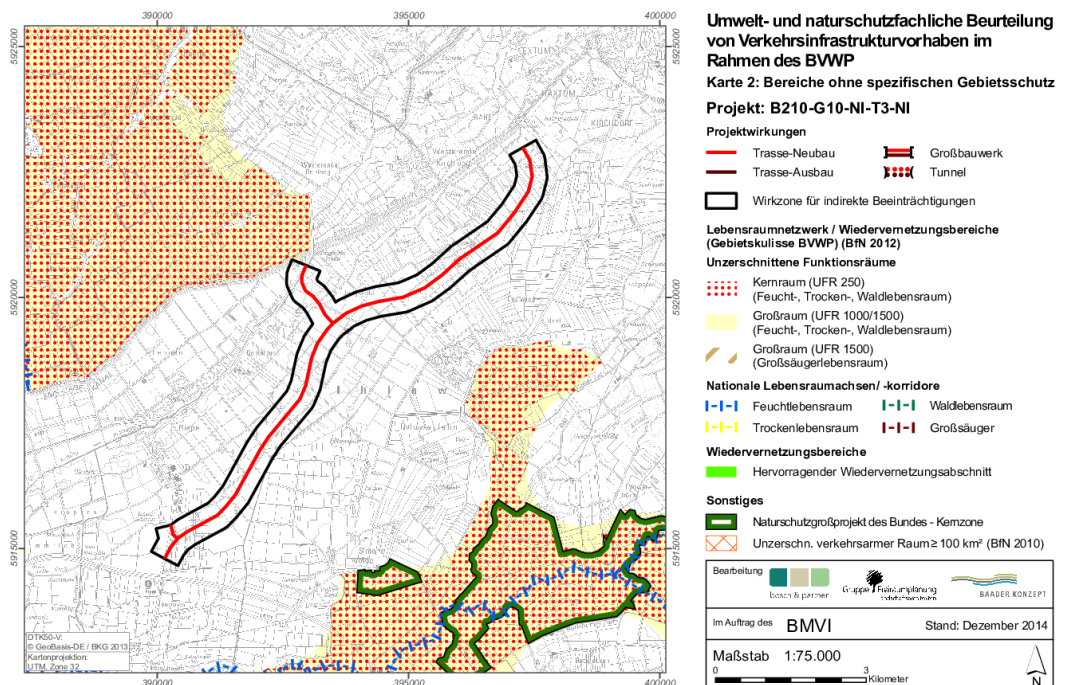


Abb. 3: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

## 4.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Siehe Hauptprojekt.

## 4.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

### Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt **eine hohe städtebauliche Bedeutung**.

### Begründung

Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis und zusammenfassende Beurteilung:

	<b>Straßenraumeffekte</b>	<b>Sanierungseffekte</b>	<b>Flächen- und Erschließungseffekte</b>
Wirksamkeitsgrad	66,0%	0,0%	100,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	+++		++++
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung		hoch	

Hinweis: Das Projekt ist mit seinen Wirkungsbereichen am Ende des Abschnitts kartografisch dargestellt.

## Entlastungswirkungen

Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung ( <b>Straßenraumeffekte</b> )	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	<b>5.900 m (100% Längensanteil)</b>
Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	<b>3.900 m (66% Längensanteil)</b>
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen: <b>Aurich, Aurich-Tannenhausen, Aurich-Haxtum, Südbrookmerland-Moordorf</b>	
Entlastungen, die Aufwertungen in der Straßenrandnutzung wie Fassadensanierung, Umgestaltungen, Umnutzungen etc. ermöglichen ( <b>Sanierungseffekte</b> )	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	
Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten ( <b>Flächen- und Erschließungseffekte</b> )	
Verbesserungen stellen sich ein für	<b>1.400 Einw. (100% Anteil)</b>
Verbesserungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Erschließungspotentiale führen, stellen sich ein für	<b>1.400 Einw. (100% Anteil)</b>
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen ihrer Erschließungspotentiale einstellen: <b>Aurich, Aurich-Haxtum, Aurich-Extum</b>	

## Belastungswirkungen

Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Reduktion von Umgestaltungspotentialen ( <b>Straßenraumeffekte</b> )	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
<b>Aurich, Aurich-Tannenhausen, Aurich-Haxtum, Südbrookmerland-Moordorf</b>	
Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können ( <b>Sanierungseffekte</b> )	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	
Beeinträchtigungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren, z.B. wegen Verschlechterung ihrer Erschließung ( <b>Flächen- und Erschließungseffekte</b> )	
Beeinträchtigende Wirkungen stellen sich ein für	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
<b>Aurich, Aurich-Haxtum, Aurich-Extum</b>	



Städtebauliche Beurteilung (© [GeoBasis-DE / BKG 2013](#) (Daten verändert))

#### Abb. 4: Städtebaulische Beurteilung

##### Legende

- ★ Abschnitte mit Straßenraumeffekten
- Abschnitte mit Sanierungseffekten
- ◆ Siedlungsareale mit Flächen- und Erschließungseffekten
- ..... Neu- oder Ausbaumaßnahme des zu prüfenden Projekts
- Neu- oder Ausbaumaßnahmen von in der Nähe gelegenen anderen Projekten

#### Abb. 5: Legende zu Abbildung 4

---

## 4.11 Ergänzende Betrachtungen

---

Nicht bewertungsrelevant.