

Alternative zur B 210n Aurich – Riepe prüfen!

BUND fordert Ausbau der Schiene und Prüfung eines B 72 Ausbaus

Stand: 30.9.2013

Beschreibung

Das Land Niedersachsen hat für den BVWP 2015 das folgende Fernstraßenvorhaben angemeldet:
Nr. 281500 B 210 OU Aurich VB und Nr. 281 600 B 210 Verl. Aurich–Riepe VB
Von Ortsumfahrung Aurich bis Autobahnanschluss A 31 Riepe (Länge: 26 km)

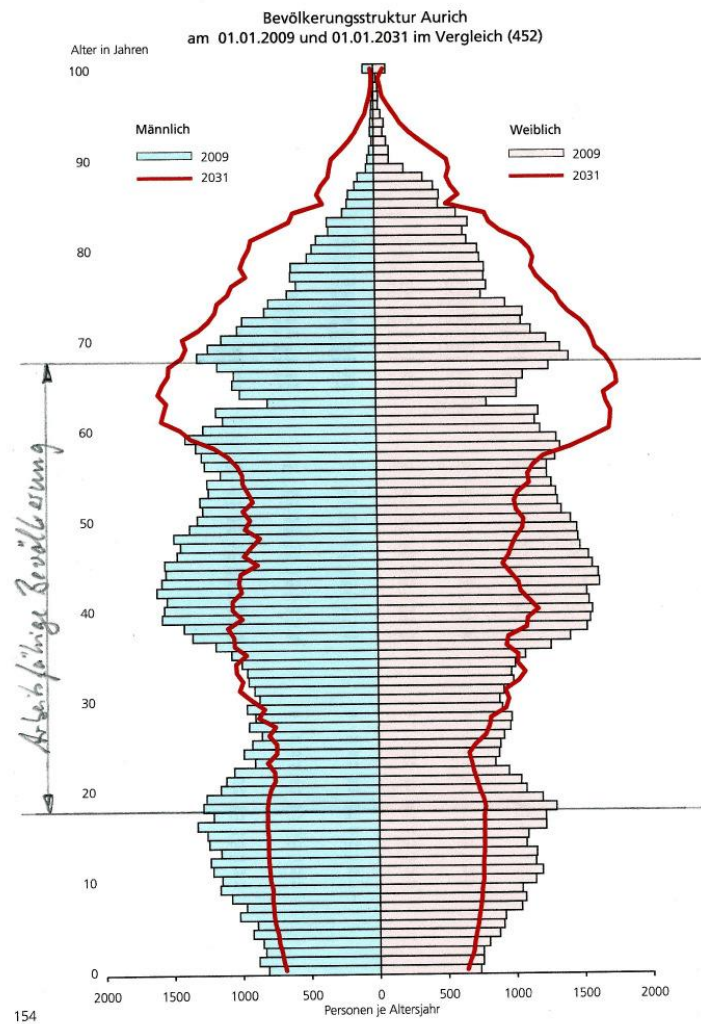
Beide Projekte sind nur im Zusammenhang zu sehen, da jedes für sich aber auch beide zusammen keine nachhaltige Wirtschaftlichkeit erzeugt. Die Nachteile überwiegen im Bereich Landschafts-, Naturschutz, Kultur, Tourismus sowie Belastung der Bevölkerung.

Damit sind erhebliche Umwelt- und Landschaftseingriffe, Teilung von Ortschaften sowie neue Betroffenheit für die Bürger verbunden. Andererseits steigt das Verkehrsaufkommen nicht an. Die Daten des vorliegenden Verkehrsgutachtens gehen von falschen Voraussetzungen aus.
Denn entgegen Daten des Landesbetriebes für Statistik werden von den Planern und der Stadt Aurich ca. 5000 neue Arbeitsplätze in Aurich bis 2025 und 3300 neue Wohneinheiten und ca. 5400 m² zusätzliche Geschäftsfläche incl. Parkplätze und Tiefgaragen zugrunde gelegt.

Dabei prognostiziert der Landkreis Aurich bis 2030 den Verlust von 27,3% der arbeitsfähigen Bevölkerung sowie 10% der Bevölkerung. Dies deckt sich mit der nachfolgenden Grafik des Landesbetriebes für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen.

Variante:

1. Von Aurich bis Hesel Ausbau der B 72 mit Teilbereichen RQ 15.5 (2+1 Lösung) auf Basis einer Studie des Ingenieurbüros Schlichting aus Aurich vom September 2003
Länge: 19 km, davon Neubaustrecke 9,7 km
2. Ausbau des Schienenverkehrs gemäß Vorschlag des Landes Niedersachsen, hier die Strecken 04 und 01 (Wirtschaftsministerium Niedersachsen)



Selbst die Planer gehen nicht von der Wirksamkeit der Baumaßnahme aus. Am 17.02.2013 wurde von der Niedersächsischen Straßenbaubehörde das aktuelle Verkehrsgutachten zur B 210n vorgestellt. Nachfolgend die Kernsätze und die Graphiken dazu.

- Buchholz, Leiter der Behörde in Aurich: „Selbst wenn die Umgehung gebaut würde, werde die Verkehrsbelastung der Innenstadt in 2025 immer noch so hoch sein wie heute!“
- Losert, Verkehrs Gutachter des Büros PGT Theine: „Der Güterverkehr zum Jade-Weser-Port hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsdaten. Anders sei dies bei den Schwerlasttransporten des Windanlagen-Herstellers Enercon.“
- Losert: „Tatsächlich wird der Zubringer die Bundesstraße 72 in Richtung Hesel nicht entlasten. Einen Umweg von fast 20 Kilometern in Kauf nehmen, nur um auf der Autobahn zu bleiben, das macht keiner.“
- Buchholz: „Die viel befahrene Bundesstraße 72 von Aurich Richtung Hesel (A 28) wird durch die neue B 210n kein Stück entlastet. Man hat nach wie vor erste Ideen zur Aufbohrung der B 72 Richtung Hesel mit 2+1 Lösung auch dort.“
- Losert: „Die Entwicklung des Einzelhandels wird für weitere 12000 Autos in Aurich sorgen.“
- und Petters, Stadtbaurat Aurich: (zum Bundeswehr-Gelände als Wohngebiet mit 1400 Bewohnern) „Die Frage sei, wie hoch der Bedarf in Zukunft sei angesichts der im Schnitt älter werdenden Bevölkerung.“
- Puchert, Erster Kreisrat Aurich „Der Fachkräftemangel hat sich im Landkreis Aurich zu einer Wachstumsbremse entwickelt“.

Der Ziel- und Quellverkehr bleibt weiterhin der Hauptverursacher der Verkehrssituation in Aurich. Solange dieser von den Planern ignoriert wird, wird sich auch mit einer Umgehungsstraße nichts in Aurich ändern.

An dieser Stelle: GRAFIKEN nicht zu kopieren!

Kostenentwicklung:

lt. BVWP u. Antragskonferenz 24.04.2002 65,4 Mio. €

Ende 2012 schon 87,5 Mio.€, heute hochgerechnet
auf der Basis der Ortsumfahrung Schortens 213,46 Mio. €

Incl. Teuerung (10 Jahre gerechnet) 286,87 Mio. €

Bisher durch das Land Niedersachsen ausgegebene Planungskosten 2 Mio. €. Bei der vorgenannten Kostensteigerung auf heutiger Basis muss dann mit ca. 43 Mio. € gerechnet werden!

Incl. Planungskosten ca. 330,00 Mio. €

Zudem zu beachten:

Der Anschluss an den Jadeport spielt heute keine Rolle mehr, siehe auch Zitate des Behördenleiters Buchholz in Aurich. Die Ortsdurchfahrt Moordorf wurde derart entschärft, dass das Unfallaufkommen gegen „Null“ geht gem. Aussage der Polizeiinspektion Aurich. Über den bereits erfolgten Ausbau der B 210 Richtung Wilhelmshaven erfolgt der Anschluss an die A 29.

Projekthistorie

Die Variante 1 wurde zur Antragskonferenz am 24.04.2002 aufgrund einer „vorgezogenen Untersuchung“ verworfen. Die Kosten wurden seinerzeit mit 54 Mio. € geschätzt. Da nur „geschätzt“ wurde, liegt keine fachliche, detaillierte und ausreichend gründliche Bewertung vor. Die dort aufgeführten Daten entsprechen keinesfalls den Tatsachen.

Eine fachlich fundierte Untersuchung sollte auf der Basis der oben erwähnten Studie des Büros Schlichting erfolgen. Die damalige Begründung der Behörde zum Ausschluss der Ausbauvariante ist rein politisch begründet und zweifelhaft, damit die B 210n den Vorrang erhält.

Der Rat der Stadt Aurich hat am 29.01.2007 mit 29 Ja Stimmen und 11 Nein Stimmen den Bau der B 210n befürwortet, maßgeblich waren Einwände und Vorgaben zur Ausführung gemäß Ratsprotokoll der Sitzung. Die Gemeinde Ihlow, durch deren Gebiet ca. 50 % der Straße verlaufen, hat in einer Ratssitzung am 28.07.2011 mit 20 Stimmen die B 210n abgelehnt, 4 dafür, 3 Enthaltungen.

2012 und 2013 fanden Arbeitskreissitzungen der Landesbehörde zur Findung des Streckenverlaufes statt.

Beschreibung der Alternativen

1. Ausbau der B 72

Die B 72 ist verkehrstechnisch die Hauptverbindung des mittelostfriesischen Raumes mit der Stadt Aurich an das Fernstraßennetz. Der Verkehrsweg über die OU Aurich mit Autobahnzubringer zum Knoten Filsum auf der A 28 ist 16 Km länger als der Weg über die B 72. Detaillierte Darstellungen der „Schlichting-Variante“ sind den Unterlagen zu entnehmen (können bei Bedarf zugesandt werden). Ein solcher Maximalausbau ist aber für die adäquate Bewältigung der Verkehrsbedürfnisse gar nicht nötig, weil die B 72 schon im jetzigen Zustand gegenüber der B210n einen Zeitvorteil dank kürzerer Streckenführung aufweist. Ein partieller Ausbau weniger Teilabschnitte und – evtl. – eine weitläufige Ortsumgehung für den extrem von Durchgangsverkehr belasteten Ort Hesel würde genügen, um für den Verkehr Aurich – Binnenland über die B 72 einen Zeitvorteil gegenüber der B 210 n von geschätzten 25 % – 30 % zu erwirken.

Derzeit wird durch die Installation zusätzlicher jedoch nicht notwendiger Ampelkreuzungen (z.B. VOST in Schirum) der Zeitvorteil der B 72 verringert. Es handelt sich hier um durchsichtige sachwidrige Manöver, die die verfehlte und überflüssige Trasse der B 210n zur A 31 in ein besseres Licht zu rücken sollen. Sinnvoll und wesentlich kürzer umzusetzen als eine B 210n ist die Wiederaufnahme der Planung des Ausbaues der B 72. Die B 210n ließe sich erst

in 15 bis 20 Jahren, wenn überhaupt, umsetzen. Dieser Zeitraum des „Nichtstuns“ wäre fatal für die wirtschaftliche Weiterentwicklung Aurichs.

Bisher nicht berücksichtigte Möglichkeit:

Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen zur Betriebsform 2+1 (dreistreifig) auf vorhandener Trasse sind für den BVWP nicht zu melden. Die entsprechenden Vorhaben werden (wie auch andere Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Erhaltungsmaßnahmen) von den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung als so genannte „Globalmaßnahmen“ geplant und im Rahmen des vom Bund vorgegebenen Bundesfernstraßenbudgets realisiert.

Diese Alternative bedeutet für die Wirtschaftliche Weiterentwicklung der Region eine gravierende zeitliche Verkürzung bei der Erschließung, da die Planung unabhängig vom Bundes Verkehrswegeplan erfolgen kann. Innerstädtisch Aurichs muss der Verkehrsfluss verbessert werden. Bei einer Stadtquerung von Süd nach Nord gibt es auf 7,5 km 20 Ampeln, von Süd nach West auf 5,6 km 16 Ampeln. Durch intelligente Verkehrsführung mit Abbiegerspuren und Kreisverkehren sowie Reduzierung von Zufahrten ließe sich der Verkehrsfluss extrem verbessern.

Die UVS der Fa. AG Tewes Sandkrug vom März 2002 kommt zu dem Ergebnis:

„Eine Neutrassierung ist grundsätzlich mit höheren Risiken verbunden als die Verbreiterung bzw. der Umbau einer vorhandenen Trasse“.

Ein Ausbau der B 72 hat nicht die fatalen Auswirkungen wie ein B 210n Neubau.

2. Schienenverkehr

Der Schienenverkehr ist weder bei der Einstufung des Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan noch im Raumordnungsverfahren berücksichtigt worden. Gerade dadurch aber werden die spezifischen Transportbedürfnisse der Firmen ENERCON und Kerker (bereits heute 4 Güterzüge pro Tag) befriedigt, auf die ein wesentlicher Teil des regionalen Schwerverkehrs Aurich-Emden entfällt.

Der Schienenverkehr ist für diese Bedürfnisse zwischen Aurich und Abelitz weiter auszubauen, der gesamte Ostfriesische Raum ist zukunftsfähig anzuschließen (geplanter Lückenschluss der Küstenbahn Norden-Esens-Wittmund-Jever-Wilhelmshaven).

Konkrete Planungen wurden am 13.05.2013 von der EAO (Eisenbahn-Infrastrukturgesellschaft Aurich-Emden) vorgestellt. Anfang 2017 soll der geplante Ausbau fertig sein. Dann sollen auf der auf 7m Breite ausgebauten Strecke statt bisher 4 Güterzügen pro Tag dann 24 fahren. Bisher brauchen die Züge 60 Minuten von Abelitz nach Aurich. Dann werden es aufgrund der veränderten Struktur nur noch 20 min, also wesentlich schneller sein.

Die überbreiten Transporte von Enercon werden dann auf die Schiene verlagert. Aber auch andere Firmen wie Kerker, Beekmann, Siebels und Bunte sind jetzt schon angeschlossen. Der Verkehr auf der B 210/B 72 wird wesentlich entlastet, denn ein Güterzug ersetzt 60 LKW (bei 24 Fahrten/Tag sind dies 1440 LKW!).

Das Verkehrsgutachten von PGT Theine hat 2012 pro Tag 960 Lastzüge ermittelt, nach Prognose sollen es 2025 dann 1280 sein. Somit kann die Eisenbahn den kompletten Anteil der prognostizierten Lastzüge übernehmen!

Außerdem sollen im Personen-Schienenverkehr im Stundentakt an sieben Tagen in der Woche zwischen Aurich und Emden täglich 3000 Pendler die Bahn nutzen. Die Fahrtzeit soll nur 23 min betragen, Busse benötigen 35 min. Die Haltestellen werden mit entsprechender Infrastruktur ausgestattet, um ein Umsteigen auf die Bahn attraktiv zu machen.

Grafik!!

Kritik des offiziellen Vorhabens

Natur- und Landschaftsschutz

Das BMVBS kommt bei der Projektbewertung der B 210n zu dem Ergebnis:

- Die Früherkennung des Bundesamtes für Naturschutz auf einer Skala von 1,0 bis 4,0 ergibt ein hohes Umweltrisiko bei einem festgestellten Wert bei der B 210n von 1,6 (je geringer die Ordnungszahl, desto höher ist die ermittelte Konflikthäufung).
- Die Umweltrisikoeinschätzung zeigt mit 6 [%] ein sehr hohes und mit 8 [%] ein hohes Umweltrisiko auf.
- Die OU Aurich berührt weiterhin das Landschaftsschutzgebiet des Upstalsbooms, ein EU anerkannter „Archehof liegt direkt auf der Neubautrasse und müsste weichen. Das Gebiet um den Upstalsboom in der Gemeinde Rahe / Extum ist kulturhistorisch wertvoll, sh. auch Stellungnahmen der „Ostfriesischen

Landschaft". Als weitergehende Maßnahme ist dort die Aufnahme als „Nationales Naturmonument“ beantragt.

- Das Gebiet in den vorgenannten Gemeinden verfügt über eine kleinteilige Landschaftsgestaltung über die höchste Wallheckendichte in Deutschland. Insgesamt werden der Baumaßnahme mehr als 10 km Wallhecken zu Opfer fallen. Nach Angabe der Behörde werden um 196 ha Landschaft für die Straße vernichtet, das bedeutet, dass mit Kompensation der Landwirtschaft an 600 ha Land verloren gehen.
- Die Gemeinde Ihlow wird komplett zerschnitten. Sie ist touristisch wertvoll und in großen Teilen verkehrsarm.

Der Kommentar des BMVBS zur Linienbestimmung sagt:

- Die Linienführung berührt das Europäische Schutzgebiet der Teichfledermaus.
- Zur Planfeststellung sind neue Daten zu liefern.
- Die Linienführung führt zu erheblichen Konflikten mit Natur- und Landschaft.
- Die Planung wird der landschaftlichen Offenheit und der Weite des Lebensraumes nicht gerecht.
- Der Landschaftsraum, in dem Schutzgebiete liegen und streng geschützte Arten leben, geht unzureichend in die Planung ein.
- Es werden hohe Anforderungen an die landschaftspflegerische Begleitplanung (Kompensation) gestellt.
- Es sind aktuelle „faunistische Erhebungen“ erforderlich.

Klimaschutz/Energieeinsparung

Nach der Projektbewertung durch das BMVBS wird die B 210n zu einer CO₂ Emissionsreduzierung von 0,07 entsprechend 1992,371 t/a führen. Diese geringe Verbesserung wird angezweifelt. Die Umweltbelastung durch die Baumaßnahme ist zu bewerten, so werden alleine 1 Mio. m³ Füllsand über weite Strecken durch die Stadt Aurich gefahren entsprechend 100000 LKW Ladungen!

Regionale Schadstoffminderung

Die Emissionsveränderung bewegt sich lt. BMVBS im Bereich C bei 0,9%, CH 0,31%, NO_x 0,06%, SO₂ 0,07%. Derartig geringe Verbesserungen sind nicht entscheidungsrelevant und durch die Belastung durch die Baumaßnahme zu verantworten.

Lärmminderung

Da nach Aussage der Planer der Verkehr innerstädtisch nicht reduziert wird, wird auch die Lärmbelastung nicht abnehmen. Durch Installation immer neuer zusätzlicher Ampeln wird die Belastung noch zunehmen. Durch einen Straßenneubau werden zusätzlich bisher unberührte Bereiche neu mit Lärm belastet. Da die B 210n sehr nahe an der Wohnbebauung entlang führt, ist mit unzulässiger Belastung nach der 16. Verkehrslärmschutzverordnung zu rechnen.

Schaffung städtebaulicher Potenziale

Durch Verlagerung des Verkehrs wird die Aufenthaltsqualität nicht verbessert, eher nachteilig. Wie schon erwähnt, wird es eine enorme Trennwirkung geben, soziale Strukturen werden zerstört, Wild wird gestört, Verkehrswege in den Bereichen verlängern sich, Landwirtschaftsbetriebe werden zerschnitten und müssen mit weiten Umwegen rechnen. Eine Verkehrsberuhigung wird nicht stattfinden, da Aurich als traditionelles Verwaltungszentrum eine außerordentlich stark auf das engste Ortszentrum ausgerichtete Dienstleistungsstruktur besitzt. Daraus erklärt sich der mit z. T. 90 % sehr hohe Ziel- und Quellverkehr in Aurich. Dieser Verkehr wird vorzüglich durch das großzügig ausgebaute vorhandene Straßennetz, welches konsequent auf die Erreichbarkeit des Zentrums ausgerichtet ist, bedient. Die im Raumordnungsverfahren verwendete Argumentation, die Stadt Aurich könne nach dem Bau einer Umgehung das innerörtliche Netz deutlich zurückbauen, ist vor dem Hintergrund des strukturell bedingten Verkehrsbedarfes völlig unrealistisch. Dies bestätigt auch das am 17.04.2013 vorgestellte Verkehrsgutachten der Firma PGT Theine. Der Einzelhandel in der Stadt kämpft seit Jahren um Attraktivität, eine Umgehungsstraße wird daher dem Einzelhandel eher schaden.

„In den städtebaulich wirksamen Streckenabschnitten mit insgesamt 7,7 km Länge bestehen auf:

- 4,8 km Länge (62%) mittel hohe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind
- 1,3 km Länge (17%) mittel hohe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind
- 0,6 km Länge (8%) geringe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind

Die geringe bis moderate Aktivierung wird durch mittlere bis hohe verbleibende tägliche Verkehrsmengen bei Realisierung der Maßnahme verursacht. Zu Bewertungsabschlägen führen darüber hinaus Zunahmen der täglichen Verkehrsmenge, die auf 13% der oben genannten Länge auftreten werden“.

Daraus ist zu schließen, dass mit innerstädtischen Infrastrukturmaßnahmen eine Verkehrsentslastung erreicht werden kann.

Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten

Aurich ist über die B 72 / B 210, die L 1, K 111 und L 14 an die A 28 und A 31 angebunden. Durch Fertigstellung der Ortsumfahrung Schortens ist eine zügige Verbindung über die A 29 zu den Inseln möglich geworden.

„Weder die Autobahnen noch die fernen Ober- und Agglomerationszentren (für Aurich sind die Oldenburg/Bremen und das Ruhrgebiet) nehmen maßgeblich Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung.“)*

„In den peripheren ländlichen Räumen hat dagegen weder die (relativ geringe) Nähe zu Verdichtungskernen noch die Autobahnverfügbarkeit einen erkennbaren Einfluss auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung.“)*

)* Prof. Mathias Gather, Institut für Verkehr und Raum FHS Erfurt, „Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte des Fernstraßenbaues anhand ausgewählter Autobahnprojekte“

Kosten

Die Baukosten wurden mit 65,4 Mio. € viel zu niedrig angesetzt, um die Aufnahme in den BVWP zu erreichen. Tatsächlich dürften sich die Baukosten eher im Bereich von 330 Mio. € bewegen. Eine neue detaillierte Kostenberechnung ist erforderlich mit Neufestlegung der Nutzen/Kosten Faktors nach neuer Methode.

Vorteile des Alternativvorschlages gegenüber dem offiziellen Vorhaben

Umwelt

Vermeidung einer gravierenden Umwelt Veränderung wie bereits beschrieben.

Städtebauliche Potenziale

Keine Städtebauliche Einengung mit weiteren mögliche Entwicklungspotenzialen im Wirtschaftlichen und Privaten Bereich. Keine Einengung durch neue Straßenführungen.

Erreichbarkeit

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen lässt sich verkehrstechnisch der Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit verbessern. Die Hauptverkehrsachse ist und bleibt die B 72 siehe auch Kommentare der Planer:

Losert: „Tatsächlich wird der Zubringer die Bundesstraße 72 in Richtung Hesel nicht entlasten. Einen Umweg von fast 20 Kilometern in Kauf nehmen, nur um auf der Autobahn zu bleiben, das macht keiner.“

Buchholz: „Die viel befahrene Bundesstraße 72 von Aurich Richtung Hesel (A 28) wird durch die neue B 210n kein Stück entlastet. Man hat nach wie vor erste Ideen zur Aufbohrung der B 72 Richtung Hesel mit 2+1 Lösung auch dort.“

Kosten

Bei realistischer Kostenschätzung müssen die Kosten eines B72 Ausbaues weit unter denen der B 210n liegen, wesentlicher Vorteil ist die viel kürzere Realisationszeit, da BVWP unabhängig.

Sonstiges

Ein verbleiben bei den alleinigen Planungen der B 210n wird wegen des Zeitverlaufes zu einem gravierenden Nachteil in der wirtschaftlichen Entwicklung Aurichs führen.

Kontakt und weitere Informationen:

Bearbeiter: Johannes de Boer
Telefon: 04941-18476
Adresse: Knoopslund 2, 26605 Aurich
E-Mail: johannes.deboer@ewetel.net

Anmeldender Verband:

BUND LV Niedersachsen e.V.
Dr. Marita Wudtke
Goebenstraße 3a
D-30161 Hannover
Tel. 0511/96569-0
Fax 0511/662536
Mail: marita.wudtke@nds.bund.net