Integrierte Gesamtschule Aurich-West

Facharbeit im Seminarfach Nr. 224

B 210n – Zukunftsinvestition oder Umweltzerstörung?

Verfasser: Hilko Tjards

Fachlehrerin: Frau Frehse

Ende der Bearbeitungszeit am: 20. März 2015



Inhaltsverzeichnis:

1.	Vorwort	S. 1
2.	Vorstellung des Bauvorhabens	S. 2
	2.1 Historie	S. 2
	2.2 Gegenwärtiger Stand	S. 3
	2.3 Länge / Streckenplanung / Flächenplanung	S. 4
	2.4 Baukosten	S. 5
3.	Derzeitige Belastung / Verkehrsprognose	S. 5
4.	Demografischer bzw. gesellschaftlicher Wandel	S. 8
5.	Wirtschaftliche Faktoren	S. 8
6.	Umweltverträglichkeit	S. 10
	6.1 Emissionen (Abgase / Lärm)	S.10
	6.2 Natur und Tierschutz	S.11
	6.3 Kultur und Sachgüter	S.12
	6.4 Auswirkungen auf den Menschen	S.13
7.	Alternativen	S.13
8.	Eigenes Fazit	S.14
9.	Literaturverzeichnis	S.17
10	. Verbindliche Erklärung zur selbstständigen Abfassung der Arbeit	S.20
11.	. Anhang	



1. Vorwort

"Am Anfang war der Pfad, der sich im Gras verlor. Heute sind es vielspurige Verkehrsbauwerke, die sich über alle Horizonte erstrecken."¹

"Zuerst nur ein paar abgebrochene Zweige und niedergetretene Grashalme. Bald darauf eine Fährte, ein Pfad. Dann, nach erstaunlich kurzer Zeit, wird aus dem Weg eine Straße. Unter den von Menschenhand geschaffenen Werken sind Straßen sowohl in ihrer Veränderlichkeit als auch in ihrer Langlebigkeit etwas ganz Außerordentliches. Wie viele Artefakte aus der Vergangenheit überleben nur aufgrund der bewussten Anstrengungen von Archäologen und Museen – aber Tausende, ja Millionen von Menschen benutzen auch heute noch Straßen, die vor vielen Jahrhunderten gebaut wurden."

Heute gibt es allein in Deutschland ein überörtliches Straßennetz mit einer Gesamtlänge von über 230.000 km³ und Gemeindestraßen mit einer Länge von ca. 430.000 km.⁴ Das weltweite Straßennetz hat eine Gesamtlänge von 29.357.026 km.⁵

Das nun in meiner Facharbeit behandelte Infrastrukturprojekt Bundesstraße 210 neu besteht aus einer vorgesehenen Umgehungsstraße um die Stadt Aurich und einem Autobahnzubringer über Ihlow an die A31 in Riepe.

Nachfolgend möchte ich der Frage nachgehen, ob es sich bei der geplanten B 210n in erster Linie um eine sinnvolle Zukunftsinvestition oder vornehmlich um Umweltzerstörung handelt. Schwerpunkte lege ich dabei auf Verkehrsprognosen, wirtschaftliche Faktoren, den demografischen Wandel und insbesondere die Umweltverträglichkeit (Emissionen, Natur- und Tierschutz, Auswirkungen auf den Menschen). Meine Erkenntnisse gewinne ich u.a. durch

¹ Maxwell G. Lay: Die Geschichte der Straße – Vom Trampelpfad zur Autobahn; Campus Verlag 2. Ausg. 1994 (Buchumschlag)

² Maxwell G. Lay: Die Geschichte der Straße – Vom Trampelpfad zur Autobahn; Campus Verlag 2. Ausg. 1994 (S.11, Z. 1-7)

³ Statistisches Bundesamt - Verkehrsmittelbestand und Infrastruktur; https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Unterneh menInfrastrukturFahrzeugbestand/Tabellen/Vehrkehrsinfrastruktur.html (19.02.15)

⁴ Günter Wolf: Straßenplanung. Werner Verlag, München 2005, S. 4

⁵ http://www.laenderdaten.de/verkehr/strassennetz.aspx (19.02.15)



investigative Recherche in Büchern und dem Internet sowie durch - teilwiese auch persönliche - Befragungen verschiedener Institutionen (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Förderverein Pro B 210n, Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V. [BILaNz], Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und ENERCON GmbH). Auf mein an Dr. Anton Hofreiter, MdB Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN gerichtetes Schreiben v. 15.02.2015 ist bei mir am 19.03.2015 ein Antwortschreiben von Dr. Valerie Wilms, MdB Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN eingegangen. Aus zeitlichen Gründen war es mir nicht mehr möglich, die Informationen in meiner Facharbeit zu berücksichtigen. Ich füge das vorgenannte Schreiben daher als Anlage 7 bei.

Ich interessiere mich für die geplante Umgehungsstraße, da mich ihre Auswirkungen persönlich betreffen. Ich wohne ca. 300 m von der vorgesehenen Trassenführung entfernt. Ferner war es mir grundsätzlich wichtig, ein Thema mit regionalem Bezug zu wählen.

2. Vorstellung des Bauvorhabens

Der vorgesehene Verlauf der B 210n ist aus den im Anhang als Anlagen 1 und 2 beigefügten Lageplänen ersichtlich. Dabei stehen derzeit in Teilbereichen noch verschiedene Varianten der Streckenführung zur Debatte. Der vorgesehene Verlauf ist unter Pos. 2.1 näher beschrieben. Vorrangiges Ziel der Planung der B 210n ist die Verbesserung der Anbindung des mittelostfriesischen Raumes und der Stadt Aurich an das Autobahnnetz sowie die touristische Erschließung der Region. Ferner sollen durch die Bundesstraße die Ortsdurchfahrten Riepe, Ochtelbur und Westerende im Zuge der Landesstraße 1 und das nachgeordnete Straßennetz entlastet werden. Durch die Ortsumgehung Aurich soll eine Entlastung vom Durchgangsverkehr erfolgen.

2.1. Historie

Nach Auskunft der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde das Projekt erstmals in den 1970er Jahren formell behandelt. Der

⁻

⁶Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=29710&article_id=78355&_psmand=135 (23.02.15)



Bundesverkehrswegeplan / Bedarfsplan Straßen 1971-75 enthielt neben der Küstenautobahn (jetzige A31) auch eine Autobahn durch das Emsland über Leer bis nach Norddeich mit Abzweig nach Aurich / Sandhorst. Auch im Flächennutzungsplan der Stadt Aurich ist die Trasse der geplanten B 210n Ortsumgehung Aurich bereits seit langem dargestellt. Bereits im Jahre 1976 wurde das Projekt im Bedarfsplan der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr festgehalten. Da ökologische Gesichtspunkte in der Folgezeit erheblich an Gewicht gewannen, wurden die Planungsaktivitäten 1987 eingestellt. Im Bedarfsplan 1993 - 2003 lebte die Anbindung Aurichs an die A 31 als Verbindung Riepe – Aurich / Sandhorst als neues Vorhaben wieder auf. Ein konkreter Planungsauftrag seitens des Bundes / Landes liegt seit 1994 vor. Mit den ersten Grobplanungen (Linienuntersuchungen / Linienfindungen) wurde ungefähr im Jahr 2000 begonnen. Der Neubau der B 210n Aurich-Riepe sowie die Ortsumgehung Aurich wurden in den Bundesverkehrswegeplan 2003/2004 aufgenommen.

2.2. Gegenwärtiger Stand

Im derzeitigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der bis 2015 gültig ist, ist die B 210n (Ortsumgehung Aurich und Zubringer) im vordringlichen Bedarf des BVWP für das Bundesland Niedersachsen enthalten. "Im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 für die Infrastruktur des Bundes wurde die B 210n nachträglich in die letzte Finanzierungskategorie D aufgenommen". Heute ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Ortsumgehung Aurich in der Phase des Vorentwurfes. Für den Abschnitt Riepe-Aurich liegt zwar eine Linienbestimmung des Bundes vor, detaillierte Planungsarbeiten wurden jedoch noch nicht begonnen. Zum besseren Verständnis des Verfahrensablaufs ist als Anlage 3 eine Übersicht "Von der Planung zum Bau"

-

⁷ Auskunft der Niedersächsische Landesbehörde f. Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, v. 26.02.2015

⁸ Landesplanerische Feststellung des Landkreises Aurich vom 24.01.2008

⁹ Auskunft der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr v. 26.02.2015

¹⁰ Landesplanerische Feststellung des Landkreises Aurich vom 24.01.2008

¹¹ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

¹² Auskunft der Niedersächsischen Landesbehörde f. Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, vom 26.02.2015



beigefügt.¹³ Aktuell wurden von der niedersächsischen Landesregierung weitere Finanzmittel für die Planung beider Bauabschnitte der B 210n zur Verfügung gestellt. Nach Aussagen des Bundesverkehrsministeriums habe die B 210n im neuen Bundesverkehrswegeplan eine hohe Priorität.¹⁴

2.3. Länge / Streckenplanung / Flächenverbrauch

Die Trasse verläuft in den Gemeindegebieten Ihlow und der Stadt Aurich und die Gesamtlänge des Projektes beträgt ca. 26,255 Kilometer. Die Gesamtmaßnahme ist in zwei Abschnitte unterteilt, die jeweils ca. 13 km lang sind (Ortsumgehung Aurich sowie Verbindung Ortsumgehung mit der Autobahn A 31 bei Riepe). Sie beginnt an der bestehenden Anschlussstelle Riepe der A 31 und verläuft östlich von Riepe und Ochtelbur durch den dortigen Windpark. Im Bereich Bangstede ist eine Anschlussstelle mit einem Anbindungsast zur bestehenden Landesstraße 1 vorgesehen. Von der Anschlussstelle verläuft sie zunächst weiterhin in rd. 1,5 km-Abstand zum Ems-Jade-Kanal. Die Kreisstra-Be 140 (Münkeweg) wird zwischen Fahne und Ludwigsdorf gequert und mit dieser verbunden. Weiter läuft die Trasse dann südlich der Wohnbebauung im Bereich Rahestermoor und schließt südlich der Rahester Schleuse (Kukelorum) an die Ortsumgehung Aurich an. Die Umgehungsstraße beginnt im Süden Aurichs an der vorhandenen Bundesstraße 72, umgeht das Stadtgebiet in einem südwestlich geführten Bogen und schließt nördlich an die bestehende B 210 Richtung Wittmund / Jever an. Verbindungen sind mit der Kreisstraße 111 (Kirchdorfer Straße), Landesstraße 1 (Oldersumer Straße), B 72 (Emder Straße) und Landesstraße 7 (Dornumer Straße) geplant. 15 Vorgesehen ist derzeit eine möglichst ebenerdige Streckenführung, wobei jedoch bis zu sechzehn Überführungen über bestehende Straßen und den Ems-Jade-Kanal notwendig sind. Für die Umgehungsstraße ist eine zweispurige Straßenführung geplant, für den Autobahnzubringer die sogenannte 2+1-Lösung, d.h. es gibt zusätzlich

¹³ Homepage des BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21029&_psmand=1 35 (26.02.15)

¹⁴ Ostfriesische Nachrichten 152. Jahrgang, Nr. 49 vom 27.02.2015

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=29710&article_id=78355&_psmand=135 (27.03.15)



eine wechselnde Überholspur¹⁶ (s. auch Anlage 4). Der Flächenverbrauch für das Projekt beträgt etwa 106,54 Hektar. 30 bis 40 Hektar davon werden durch eine Asphaltdecke versiegelt.¹⁷

2.4. Baukosten

Am Anfang der Planung wurden die Kosten des Projektes auf 65,4 Mio. Euro geschätzt (Prognose in der Beschlussvorlage des Bundestages 2004). Im weiteren Verlauf erhöhten sich diese kontinuierlich und betrugen im April 2011 87,5 Mio. Euro. 18 Die letzte Kostenermittlung stammt aus der Phase der Linienfindung. Hier ging man für das Gesamtprojekt B 210n Riepe-Aurich einschließlich Ortsumgehung (OU) Aurich (rund 26 km) von Gesamtkosten in Höhe von rd. 92 Mio. Euro aus. 19 Bereits fertiggestellte vergleichbare Projekte in der Region wurden wesentlich teurer als geplant (die OU Norden mit einer Länge von 8,7 km kostete 28,7 Mio. Euro, obwohl ursprünglich 18 Mio. geplant waren und die Kosten der OU Schortens mit einer Länge von 5,6 km erhöhten sich von geplanten 23,5 Mio. Euro auf 46 Mio. Euro). Laut Straßenbaubehörde betragen die bereits entstandenen Kosten für eine mögliche B 210n schon jetzt rund 1,5 Mio. Euro. ²⁰ Die Bürgerinitiative BILaNz Aurich e.V. geht bei ihren angestellten Berechnungen gar davon aus, dass die B 210n die folgenden Generationen nachhaltig mit über 500 Mio. Euro belastet. 21

3. Derzeitige Belastung / Verkehrsprognose

Im Jahre 2005 wurde eine erste Verkehrsuntersuchung durch die Firma PGT Umwelt und Verkehr GmbH unternommen. Diese bezieht sich auf Verkehrszählungen aus dem Jahre 1997. Eine zweite Verkehrsstudie mit Verkehrsprognose für die Stadt Aurich folgte im April 2013. Für die Prognose wurde das

¹⁶ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

¹⁷ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

¹⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15.03.12): Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)

¹⁹ Auskunft Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, vom 26.02.2015

²⁰ http://www.on-online.de/-videos/player/6493/Planungen-fuer-B210n-kosten-rund-15-Millionen-Euro (01.03.15)

²¹ Faktencheck der Bürgerinitiative BILaNz Aurich vom 13.06.2013 Vers. -06



Jahr 2025 zugrunde gelegt²². Anhand der Ergebnisse der Daten der Verkehrszählung im Mai 2012 wurde deutlich, dass insbesondere der Innenstadtring von Aurich, aber auch die Zufahrtstrecken zur Stadt Aurich eine sehr hohe Querschnittsbelastung aufzeigen.²³ Derzeit fließen die Durchgangsverkehre aus Richtung Wittmund, Emden und Hesel über die B 72 (südlich) und die bestehende B 210 (westlich und östlich) kommend mitten durch die Auricher Innenstadt (Pferdemarkt).²⁴ Die max. Belastung von rd. 30.000 Kfz. pro 24 h ist auf die Straßennetzstruktur in Aurich zurückzuführen. Belastungen dieser Höhe sind in Städten mit 40.000 Einwohnern eine Ausnahme. Die Stadt Emden hat im Vergleich dazu Querschnittsbelastungen unter 25.000 Kfz/24 h. Die Erkenntnisse der Verkehrsmengenanalyse 2012 zusammengefasst:

"Hohe Verkehrsmengen auf den auf Aurich zulaufenden Bundesstraßen:

- B 72 / B 210 westlich der K 141 über 22.200 Kfz/24 h
- B 210 südlich der L1 über 21.300 Kfz/24 h
- B 72 südlich Schirum knapp 20.000 Kfz/24 h

Sehr hohe Lkw-Verkehrsmengen:

- B 72 / B 210 westlich der K 141 über 1.350 Lkw/24 h
- B 210 südlich der L1 über 1.500 Lkw/24 h
- B 72 südlich Schirum knapp 1.500 Lkw/24 h²⁵

Ferner werden durch die in Aurich angesiedelte Firma Enercon pro Jahr zwischen 3.500 und 4.000 Großraum- bzw. Schwertransporte durchgeführt. Trotz des hohen Ausbaustandes der Innerortstraßen treten in Verkehrs-Spitzenzeiten Überbelastungserscheinungen auf. Äußere Einflüsse (z. B. an Regentagen, an denen Radfahrer vermehrt auf das Auto umsteigen bzw. Schüler mit dem Auto zur Schule gebracht werden) oder eine zufällige Häufung von Fahrzeugen im Schwerverkehr sowie verstärktes Verkehrsaufkommen durch Urlauberverkehr in den Sommermonaten können eine Überbelastung der Verkehrsanlagen be-

²² Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

²³ Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210n der PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover vom 27.05.2013 http:// www.strassenbau.niedersachsen.de/download/85053

 $http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=29710\&article_id=78355\&_psmand=135~(01.03.15)$

²⁵ Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210n der PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover vom 27.05.2013 http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/85053 (vergl. S. 15)



wirken. Eine durchgeführte Befragung der Verkehrsteilnehmer aller auf die Kernstadt von Aurich zulaufenden Straßen nach dem Herkunfts- (=Quelle) und Zielort hat ergeben, dass rund 75 Prozent aller erfassten Fahrten in der Stadt Aurich beginnen, wobei knapp 45 Prozent aus dem Kernstadtgebiet kommen. Der überwiegende Anteil verbleibt mit 60 Prozent im sog. Nahbereich (Radius ca. 50 km um Aurich herum) und 22 Prozent haben Ziele aus dem Fernbereich. Bei der Auswertung des Gesamtverkehrs bezogen auf den Kernstadtbereich Aurich ergibt sich, dass dieser zu 5 Prozent aus Binnenverkehr, zu 68 Prozent aus Ziel- und Quellverkehr (teils Anstieg auf über 90 Prozent) und 27 Prozent Durchgangsverkehr besteht.²⁶ Zentrale Einrichtungen wie z. B. Stadtverwaltung, Kreisverwaltung mit Zulassungsstelle, Banken, Versicherungen, Tiefgarage, Fußgängerzone mit Geschäften, Gerichte, Staatsanwaltschaft, Nds. Landesamt für Bezüge und Versorgung, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Einkaufszentrum Carolinenhof mit Kinos, Hallenbad, Finanzamt, Polizeiinspektion, Gymnasium Ulricianum, Arztpraxen, Anwaltskanzleien uvm. befinden sich direkt im Stadtzentrum und können standortbedingt auch nur durch die Stadt angefahren werden (Ziel- und Quellverkehr).

Eine Verkehrsprognose hat It. Bürgerinitiative BILaNz ergeben, dass die B 210n das derzeitige Straßennetz für den zukünftigen Verkehr in geringem Maße entlasten wird. Eine Entlastung der B 72 zwischen Aurich und Leer ist nicht zu erwarten. Für den Verkehr in und aus Richtung Süden wird sie weiterhin die wichtigste Verbindung sein. Die Prognose erstreckt sich nur bis zum Jahr 2025, so dass eine langfristige Nutzung der geplanten B 210n nicht dargestellt werden kann.²⁷ Eine Grafik zu ausgewählten Straßen im Kernstadtbereich Aurich 2012 und 2015 mit und ohne B 210n sowie die Ergebnisse der Verkehrsprognose sind im Anhang als Anlage 5 beigefügt.

Der Verein ProB210n geht dagegen davon aus, dass allein Riepe und Ochtelbur nach der Prognose für 2025 um täglich rund 6.500 Fahrzeuge (das entspricht 64 %), die auf diesem Wege die A 31 erreichen wollen, entlastet wird. In

²⁶ Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210n der PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover vom 27.05.2013 http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/85053 (02.03.15)

²⁷ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014



Aurich würde die Esenser Straße, die heute schon mit 22.000 Fahrzeugen belastet ist, um 46 % entlastet werden. ²⁸

4. Demografischer bzw. gesellschaftlicher Wandel

Die Zahl der Arbeitsplätze hat sich in Aurich seit 1990 um 45 Prozent erhöht. Mittlerweile arbeiten in der Stadt Aurich rd. 20.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. ²⁹ Im Landkreis Aurich ist die Bevölkerungsentwicklung dagegen seit 2008 rückläufig. Bis Anfang 2031 wird im Landkreis Aurich eine Bevölkerungsabnahme von 4,7 Prozent, bezogen auf das Jahr 2009 prognostiziert. Während dieses Zeitraumes sinkt der Anteil der unter 20-Jährigen von 22,4 auf 16,7 Prozent der Gesamtbevölkerung und die Gruppe der 20- bis 65-Jährigen minimiert sich von 57,5 auf 51,7 Prozent. Lediglich der Anteil der über 65-Jährigen wächst von 19,9 auf 31,5 Prozent. ³⁰ Damit wird prognostiziert, dass der Landkreis Aurich bis 2030 27,3 Prozent der arbeitsfähigen Bevölkerung sowie 10 Prozent der allgemeinen Bevölkerung verliert.

5. Wirtschaftliche Faktoren

In den letzten Jahren hat sich Aurich innerhalb kurzer Zeit zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort in Ostfriesland entwickelt. Dazu hat maßgeblich das Wachstum des Windenergieanlagenherstellers Enercon beigetragen, welcher in Aurich ansässig ist. Auch andere, teils auch international renommierte Firmen wie z.B. Stahlbau Ihnen oder B-Plast 2000 fördern diese Entwicklung³¹. Die Firmengruppe Enercon nutzt für ihre umfangreichen Transporte u.a. die Bahnverbindung Aurich/Sandhorst – Georgsheil/Abelitz – Emden, die im Jahre 2008 eigens für diesen Zweck reaktiviert wurde. Eine Stellungnahme zum Projekt B 210n wollte das Unternehmen nicht abgeben, da Enercon sich – nach

²⁸ Broschüre des Fördervereins Pro Bundesstraße210n e.V., Großefehn

²⁹ Auskunft der Industrie-und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg in Emden vom 13.03.2015

³⁰Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014 bzw. Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen: Ergebnisse der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsen bis zum 01.01.2031 http://www.statistik.niedersachsen.de/download/94510 (02.03.15)

³¹ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014



eigenen Angaben - generell nicht zu konkreten Infrastrukturmaßnahmen in der Region äußert (siehe Schreiben Anlage 6).

Zur Standortsicherung und Entwicklung der Region Aurich ist es erforderlich, der Wirtschaft ein ansprechendes Umfeld zu bieten. Dazu sind u. a schnelle Anbindungen an Fernverkehrsstraßen notwendig. Eine starke Wirtschaft sichert wiederum Arbeitsplätze und Ausbildungsmöglichkeiten für nachfolgende Generationen und macht die Region attraktiver für Fachkräfte von außerhalb.

Ob für die Unternehmen tatsächlich kürzere Transportwege und -zeiten entstehen würden, ist allerdings umstritten. So argumentiert die Bürgerinitiative BI-LaNz damit, dass das Industriegebiet Aurich-Süd in Schirum bei der Entwicklung der Trassenplanung im Jahre 1997 noch nicht existent war und die in Aurich-Süd ansässigen Unternehmen (B-Plast u.a.) sowie die Betriebe Elektro Rolf Janssen und die Molkerei Rücker in Aurich nicht von einer B 210n profitieren würden.³² Die Fahrtlänge von der A 28 (Anschlussstelle Filsum) nach Aurich über die B 72 beträgt 28 km und über die geplante Autobahnanbindung 44 km. Die zusätzliche Fahrtstrecke von 16 km bedeutet trotz eines hohen Ausbaustandards einen höheren Zeitaufwand und wäre mit höheren Treibstoffkosten verbunden.³³

Nach Ansicht des Fördervereins Pro B210n werden durch die B 210n die Verbindung nach Nordrhein-Westfalen (A 31) sowie die Ost-West-Achse Emden-Aurich-Wittmund-Jever-Wilhelmshaven attraktiver und eröffnen neue Möglichkeiten für Unternehmen und den Tourismus. Demnach bringen die Gäste jedes Jahr mehr als 2,4 Milliarden Euro Umsatz für Ostfriesland. Der Verkehrsverein Aurich erwartet von der neuen Verbindung weiter steigende Besucherzahlen, insbesondere auch bei den Tagesgästen.³⁴ Die Bürgerinitiative BILaNz hält dagegen, dass die Autobahnanbindung für Touristen irrelevant ist. Sie kämen wegen der guten Luft und der Landschaft nach Ostfriesland. Auch würden die Sielorte Harlesiel bis Neuharlingersiel und tlw. auch Bensersiel

9

 $^{^{}m 32}$ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

³³ Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210n der PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover vom 27.05.2013 http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/85053

³⁴ Förderverein für die Bundesstraße 210n http//:www.b210n.de Ausgabe 2 Informationen Fakten Argumente (06.03.15)



über Wilhelmshaven angefahren. Die Ortschaften von Greetsiel bis Norddeich würden größtenteils über Emden erreicht. 35

6. Umweltverträglichkeit

Die Auswirkungen der Straße in Bezug auf die Schutzgüter Landschaft, Tiere / Pflanzen und den Menschen im Allgemeinen sind sehr vielfältig. Ebenso betrifft dies das Wasser, die Luft und Kultur- und sonstige Sachgüter.

6.1. Emissionen (Abgase/ Lärm)

Der Einfluss des Menschen auf das globale Klima wird inzwischen als belegt angesehen. Die Verbrennung fossiler Energieträger trägt stark zum Klimawandel bei. Die Bundesstraße B 210n wird zwar durch die mit konstanter Geschwindigkeit befahrbare Strecke zu leichten Einsparungen von Kohlenstoffdioxid (CO₂) führen, jedoch stehen dem hohe Emissionen während der Baumaßnahmen und der Verlust organischer Masse als Kohlenstoffspeicher gegenüber. In Trassennähe ist mit einer erhöhten Neubelastung der Luft durch Feinstaub und Abgase zu rechnen. Durch Bodenversiegelung gehen Frischluftbildungsflächen verloren. Ferner mindert der Verlust von Wallhecken und weiteren Gehölzstrukturen die Luftfilterfähigkeit der Landschaft.³⁶

Der Straßenverkehr ist seit langem die größte Lärmquelle in Deutschland. Mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung fühlt sich lt. einer repräsentativen Umfrage durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt.

In der 16. Verkehrslärmschutzverordnung sind Immissionsgrenzwerte festgelegt, die zum Schutz der Bevölkerung beim Neubau oder wesentlichen Ausbau von Straßen nicht überschritten werden dürfen: Dies sind in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 Dezibel (A) und in der Nacht 49 Dezibel (A). In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 Dezibel (A) und in der Nacht 54 Dezibel (A). Die Lärmbelastung wird hauptsächlich durch die Verkehrsstärke und die Lärmemissionen

http://www.bilanz-aurich.de/info.php?mod=static&action=view&id=7 (06.03.2015)

³⁵ Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V

³⁶Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014 / Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich (03.2006): Umweltverträglichkeitsstudie für die B 210n zwischen Riepe (A 31) und Aurich einschl. Ortsumgehung Aurich



der Fahrzeuge bestimmt. Dabei spielen Antriebsgeräusche des Motors sowie Gaswechselvorgänge, die die Geräusche der Auspuffanlage verstärken, eine Rolle. Weiter ausschlaggebend ist das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, welches neben der Fahrzeuggeschwindigkeit sowohl vom Reifen als auch von Art und Zustand der Fahrbahn beeinflusst wird.³⁷ Aufgrund der Nähe der geplanten Umgehungsstraße zu bestehenden Wohngebieten (knapp 370 Wohngebäude stehen in einem Korridor von bis zu 150 m um die Trasse)³⁸ ist mit erheblichen Lärmbelästigungen für die Bewohner zu rechnen. Betroffene haben einen Anspruch auf eine umfassende Lärmprüfung, wenn potentielle Lärmquellen, wie z. B. Straßen, neu geschaffen werden.³⁹

6.2. Natur- und Tierschutz

Gravierend sind die Folgen eines Straßenneubaus für die Natur sowie die Tiere, die in dieser leben. Dies kann für die Tiere u. a. einen Lebensraumverlust und die Zerschneidung von Wanderrouten bedeuten, was wiederum die lokalen Populationen und den Rückgang der Artenvielfalt fördert. Im Umfeld der geplanten Trassierung konnten 2002 32 Brutvögel- sowie 73 Rastvogelarten festgestellt werden. Von diesen Vogelarten sind insgesamt 21 nach Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie streng geschützt (Bekassine, Blaukehlchen, Eisvogel, Goldregenpfeifer, Gr. Brachvogel, Kampfläufer, Kiebitz, Kornweihe, Mäusebussard, Rohrweihe, Rotmilan, Rotschenkel, Säbelschnäbler, Schulfrohrsänger, Silberreiher, Singschwan, Teichhuhn, Turmfalke, Uferschnepfe, Wanderfalke, Wiesenweihe). Auch die vornehmlich im Bereich um den Upstalsboom anzutreffenden neun Fledermausarten stehen unter besonderem Schutz. Des Weiteren kommt die Zerschneidung von Wanderrouten von Rehwild und anderen Tieren (z.B. Feldhase, Fischotter) hinzu, welches sich zusätzlich auf das Unfallgeschehen der B 210n auswirken könnte, sofern es keine Überquerungshil-

<u>-</u>

³⁷ http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-

laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm (10.03.15)

³⁸ Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V.

³⁹ http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/auswirkungen-von-laerm-warum-tun-wir-uns-das-an-11865692.html (10.03.15)

⁴⁰ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

⁽http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/artenschutz/pdf/VRS_Anhang_1pdf .pdf (10.03,15))



fen für Tiere gibt. Außerdem nimmt der Neubau einer Straße wie der B 210n zwangsläufig Einfluss auf die Pflanzenvielfalt.⁴¹ So führt die B 210n zur Beeinträchtigung der Flora und Fauna. Hauptsächlich sind die Wallhecken mit ihren landschaftsbildtypischen Gehölzen betroffen, die zerschnitten werden (geschützt nach § 33 Niedersächsisches Naturschutzgesetz). Wallhecken sind Biotop zahlreicher Tier- und Pflanzenarten, schützen Ländereien vor Winderosion und tragen zur Luftfilterung bei. Von der B 210n werden etwa 100 dieser Gehölzstrukturen zerstört (5,8 – 10 km). Zusätzlich kommen die Landschaftsschutzgebiete "Upstalsboom" sowie "Donkens Gehölz" mit ihren Altholzbeständen und kleinere, stadtnahe Gehölze dazu. Zum Teil würde auch Hochmoorvegetation, wie sie in Ihlow vorhanden ist, beeinträchtigt werden. Die Landschaftsschutzgebiete sowie die Hochmoorvegetation und die Wallhecken bieten in der ansonsten durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Landschaft Rückzugsorte für die Natur, deren Verlust und Beeinträchtigung erhebliche negative Auswirkungen auf alle Schutzgüter zur Folge hätte. ⁴²

6.3. Kultur und Sachgüter

Im Trassenverlauf ist von archäologischen Fundstellen auszugehen. Insbesondere in der Auricher Umgebung, wie z.B. bei der Kulturstätte Upstalsboom in Rahe, deren Umfeld durch die B 210n besonders in Mitleidenschaft gezogen würde, kommen viele kulturhistorische Funde vor. Als Relikte der menschlichen Kulturtätigkeit und als Träger historischer Informationen sind sie nach den Prinzipien des Denkmalschutzes vor Veränderung und Verlust zu bewahren. Entsprechend gelten die Fundstellen grundsätzlich als Bodendenkmal und unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes. 44

_

⁴¹ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014 (Harald Plachter: Naturschutz. Gustav Fischer, Stuttgart und Jena 1991)

⁴² Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014 (S.29 Schutzgut Pflanzen vgl. Z.14-19)

⁴³ Wolfgang Schwarz: *Die Stätte des Upstalsbooms. Die Archäologische Wahrnehmung des Upstalsbooms.* S. 406. In: Hajo van Lengen (Hrsg.): *Die Friesische Freiheit des Mittelalters - Leben und Legende.* Ostfriesische Landschaftliche Verlags- und Vertriebsgesellschaft, Aurich 2003. S. 404 – 421

⁴⁴ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014



6.4 Auswirkungen auf den Menschen

Durch den Bau der B 210n müssen nach jetzigem Stand fünf Gebäude abgerissen werden. Knapp 370 Wohngebäude befinden sich innerhalb eines Korridors um die Trasse, der durch Lärmemissionen von durchschnittlich über 50 dB(A) und erhöhten Schadstoffwerten beeinträchtigt würde. Zu den betroffenen Gebieten gehören auch das Lüttje Dörp (Wohnanlage für Menschen mit geistiger Behinderung) und Naherholungsgebiete wie die Ehe-Niederung in Sandhorst/Walle, die Thingstätte Upstalsboom, der Ems-Jade-Kanal in Höhe der Schleuse Kukelorum und die weitläufige Landschaft in Ihlow.⁴⁵ Von Bedeutung ist für den Menschen besonders die bereits beschriebene Lärmemission. Lärm bedeutet Stress für den Organismus. Dieser führt zu Ausschüttung von Stresshormonen (Cortisol, Adrenalin), die den Körper in Alarmbereitschaft versetzen. Die Folgen sind eine steigende Herz- und Atemfrequenz, Blutdruckanstieg, vermehrte Muskelspannung, Erhöhung des Blutzuckerspiegels und Beeinträchtigung des Immunsystems. Psychiater stellen fest, dass "Umweltstressoren", zu denen Lärm gehört, ein entscheidender Faktor bei psychischen Leiden sind. Weiterhin leiden Kinder besonders unter Lärm. 46

7. Alternativen

Die Bürgerinitiative BILaNz Aurich e.V. zeigt verschiedene Alternativen zur geplanten B 210n auf:

- "- Ausbau der Gleis-Infrastruktur zur Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene
- Teilweise Erweiterung der Hauptverkehrswege um eine zusätzliche Fahrspur, um langsamere Verkehrsteilnehmer zu überholen
- Umgestaltung von Kreuzungen und Straßen
- Park-and-Ride zur Bündelung der Verkehrsströme
- Installation eines Sharing-Systems zur gemeinsamen Nutzung von Verkehrs-

(http://www.landesarchaeologen.de/fileadmin/Dokumente/Denkmalschutzgesetze/NDSchG ab 1. Oktober_2011.pdf (11.03.15))

⁴⁵ Broschüre der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Druckversion 1, Febr. 2014

⁴⁶ http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/auswirkungen-von-laerm-warum-tun-wir-uns-das-an-11865692.html (10.03.15)



mitteln."47

Die wichtigste Zufahrt Richtung Süden ist für Aurich die B 72 zwischen Aurich und Leer. Zwischen Schirum u. Großefehn sowie Bagband u. Hesel wäre eine tlw. Erweiterung dieser Hauptverkehrsroute um eine Fahrspur möglich, so dass langsamere Verkehrsteilnehmer gefahrlos überholt werden könnten.

Ein Grund für den teils stockenden Verkehr im Innenstadtbereich sind die vielen Kreuzungsbereiche, Fußgängerampeln und privaten Zuwegungen auf die Hauptverkehrsstraßen. BILaNz Aurich e.V. hat dazu zahlreiche Änderungsvorschläge gemacht, die alle hier zu beschreiben zu weit führen würde. Bei der Kreuzung von Julianenburger Straße und Kirchdorfer Straße in Höhe des Carolinenhofes wäre danach z.B. schon eine separate Rechtsabbieger-Spur mit Grünpfeil sehr hilfreich, weil die Hälfte des Verkehrs hier Richtg. Kirchdorf abbiegen will. Eine Entlastung auf den großen Kreuzungen Ostertor und Pferdemarkt wäre z. B. durch eine Trogführung von Querverbindungen möglich.⁴⁸ Der weitere Ausbau des Schienenverkehrs auf der Strecke Aurich-Emden wurde aktuell zurückgestellt, da die Kosten für den Ausbau der Bahnstrecke mit 126 Mio. Euro anstatt der anfangs geplanten 68 Mio. Euro sehr viel höher ausfallen würden als gedacht. 49 Hinzu kommt der Ausstieg des Großkonzerns Enercon, welcher sich am Bauvorhaben beteiligen wollte, angesichts der hohen Kosten und wegen eines neuen Verfahrens um "sperrige Güter etwas kleiner zu portionieren", jedoch vor kurzem von diesem Vorhaben zurücktrat.

8. Eigenes Fazit

Durch das Recherchieren zu diesem Thema ist deutlich geworden, dass es sowohl starke Argumente für den Bau als auch dagegen gibt. Zweifellos ist die Verkehrsbelastung in der Auricher Innenstadt und auf den Zufahrtsstraßen zu den Hauptverkehrszeiten sehr hoch und es wäre wünschenswert, dass die Situation sich verbessern würde. Ob das durch die B 210n in großem Maße gelingen würde, muss kontrovers gesehen werden. Der Förderverein ProB210n und die

⁴⁷ Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V.

⁴⁸ Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V.

⁴⁹ Artikel: ,, Zweifel am Ausbau der Bahnstrecke" aus der OZ (Ostfriesen Zeitung) Ausgabe vom 08.07.2014

http://www.oz-online.de/-news/artikel/125195/Zweifel-am-Ausbau-der-Bahnstrecke (11.03.15)



Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland argumentieren damit, dass durch den Bau eine erhebliche Entlastung des Straßenverkehrs z. B. in Riepe, Ochtelbur, Westerende, Schirum, Westgroßefehn, Timmel und das nachgeordnete Straßennetz sowie Aurich und einigen Ein- und Ausfallstraßen entstehen würde. Ferner gibt es demnach keine Alternativen Richtung A 31 und Nordrhein-Westfalen. Diese Verkehrsentlastung ist eine wichtige Voraussetzung für die Wirtschaft und den Tourismus. Garrelt Duin (SPD) – Mitglied des Bundestages – sagt in diesem Zusammenhang: "Die B 210n hat eine große Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Aurichs und der gesamten Region. Dies gilt sowohl für eine bessere Anbindung von Unternehmen an das Autobahnnetz als auch im Hinblick auf eine bessere Erreichbarkeit der Küste und der Ostfriesischen Inseln für Urlauberinnen und Urlauber. Deshalb unterstütze ich die B210n."50

Die BILaNz Aurich e.V. ist dagegen der festen Überzeugung, dass bei Nutzung der vorhandenen Verkehrswege wie der B 72 und der B 210 sowie der vorhandenen Autobahnen und einer weiteren Reaktivierung der Bahntrasse Aurich-Abelitz für den Güter- und Personenverkehr sowie den Ausbau der B 72 zwischen Leer und Aurich eine Investition wie die B 210 n nicht notwendig ist. Die Entlastung der Auricher Innenstadt und der Zufahrtsstraßen werden bezweifelt, da es sich zu einem großen Anteil um Ziel- und Quellverkehr handele. Ebenso wird die Wirtschaftlichkeit für Betriebe aus dem südlichen Teil Aurichs wegen längerer Transportwege und -zeiten in Frage gestellt. Die B 210n belaste ferner nachhaltig die folgenden Generationen mit über 500 Mio. Euro. Als weiteres entscheidendes Argument gegen den Bau der B 210n werden die erheblichen Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt angeführt. 51

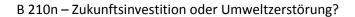
Um auch das öffentliche Interesse an dem Bauprojekt B 210n darzustellen, sind aktuelle Zeitungsartikel der örtlichen Presse als Anlagen 8 bis 16 beigefügt.

Ich persönlich halte den Bau der B 210n für nicht unbedingt notwendig, da der Nutzen in Relation zur Zerstörung von Umwelt und Kulturgütern zu gering bzw. nicht sicher genug nachweisbar ist und die Belastung für den Menschen

_

⁵⁰ Broschüre des Fördervereins ProB210n

⁵¹ Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V.





meiner Meinung nach überwiegen würde. Die B 210n ist nach meiner Ansicht nicht für eine nachhaltige Entlastung des Auricher Verkehrsnetzes geeignet und der Verkehr würde weitgehend auf dem heutigen Stand bleiben (siehe auch Ziel- und Quellverkehr). So gesehen betrachte ich den Bau der B 210n tendenziell eher als Umweltzerstörung denn als sinnvolle Zukunftsinvestition.



Literaturverzeichnis

Fachliteratur:

Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V. Broschüre: Die B 210n, Eine sinnvolle Zukunftsinvestition? Druckversion 1, Febr. 2014

Bürgerinitiative BILaNz Aurich: Faktencheck vom 13.06.2013

Förderverein Pro Bundesstraße 210n e.V. Broschüre: Pro B210n – Informationen, Fakten, Argumente

Günter Wolf: Straßenplanung. Werner Verlag, München 2005, S. 4

Harald Plachter: Naturschutz. Gustav Fischer, Stuttgart und Jena 1991

Maxwell G. Lay: Die Geschichte der Straße – Vom Trampelpfad zur Autobahn; Campus Verlag 2. Ausg. 1994

Wolfgang Schwarz: Die Stätte des Upstalsbooms. Die Archäologische Wahrnehmung des Upstalsbooms. S. 406. In: Hajo van Lengen (Hrsg.): Die Friesische Freiheit des Mittelalters - Leben und Legende. Ostfriesische Landschaftliche Verlags- und Vertriebsgesellschaft, Aurich 2003, S. 404 – 421

Internetquellen:

http://www.on-online.de/-videos/player/6493/Planungen-fuer-B210n-kosten-rund-15-Millionen-Euro (01.03.15)

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=29710 &article_id=78355&_psmand=135 (27.03.15)

http://www.laenderdaten.de/verkehr/strassennetz.aspx (19.02.15)

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=29710 &article_id=78355&_psmand=135 (01.03.15)



http//:www.b210n.de Ausgabe 2 Informationen Fakten Argumente (06.03.15)

http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/artenschutz/pdf/VRS_A nhang_1pdf.pdf (10.03,15)

http://www.landesarchaeologen.de/fileadmin/Dokumente/Denkmalschutzgeset ze/NDSchG ab 1. Oktober_2011.pdf (11.03.15)

http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/auswirkungen-von-laerm-warum-tun-wir-uns-das-an-11865692.html (10.03.15)

http://www.oz-online.de/-news/artikel/144389/Enercon-stoppt-Bahnausbau http://www.bilanz-aurich.de/index.php?

Ämter und Behörden (mit Internetlinks)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15.03.12): Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP)

Homepage des BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen: Ergebnisse der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsen bis zum 01.01.2031 http://www.statistik.niedersachsen.de/download/94510 (02.03.15)

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=29710 &article_id=78355&_psmand=135 (23.02.15)

Statistisches Bundesamt - Verkehrsmittelbestand und Infrastruktur https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerke hr/UnternehmenInfrastrukturFahrzeugbestand/Tabellen/Vehrkehrsinfrastruktur. html (19.02.15)

Umweltbundesamt: http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm (10.03.15)

Behördliche / statistische Dokumente:

Landesplanerische Feststellung des Landkreises Aurich vom 24.01.2008



Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210n der PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover vom 27.05.2013

http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/85053 (vergl. S. 15)

PGT Umwelt und Verkehr GmbH: Verkehrsuntersuchung zur Neubauplanung der B 210n der PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Hannover vom 27.05.2013 http://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/85053

Zeitungsartikel:

Ostfriesische Nachrichten 152. Jahrgang, Nr. 49 vom 27.02.2015 Frankfurter Allgemeine Zeitung

http://www.faz.net/aktuell/feuilleton/auswirkungen-von-laerm-warum-tun-wir-uns-das-an-11865692.html (10.03.15)

OZ (Ostfriesen Zeitung) Artikel: "Enercon stoppt Bahnausbau" Ausgabe vom 20.02.2015

Persönliche Auskünfte:

Auskunft der Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg in Emden, Alexander Malchus, vom 13.03.2015

Auskunft der Niedersächsischen Landesbehörde f. Straßenbau und Verkehr,

Geschäftsbereich Aurich, Rainer Janssen, vom 26.02.2015

Auskunft der Bürgerinitiative Landschafts- und Naturschutz Aurich e.V., Johannes de Boer, vom 17.02.2015



VERBINDLICHE ERKLÄRUNG

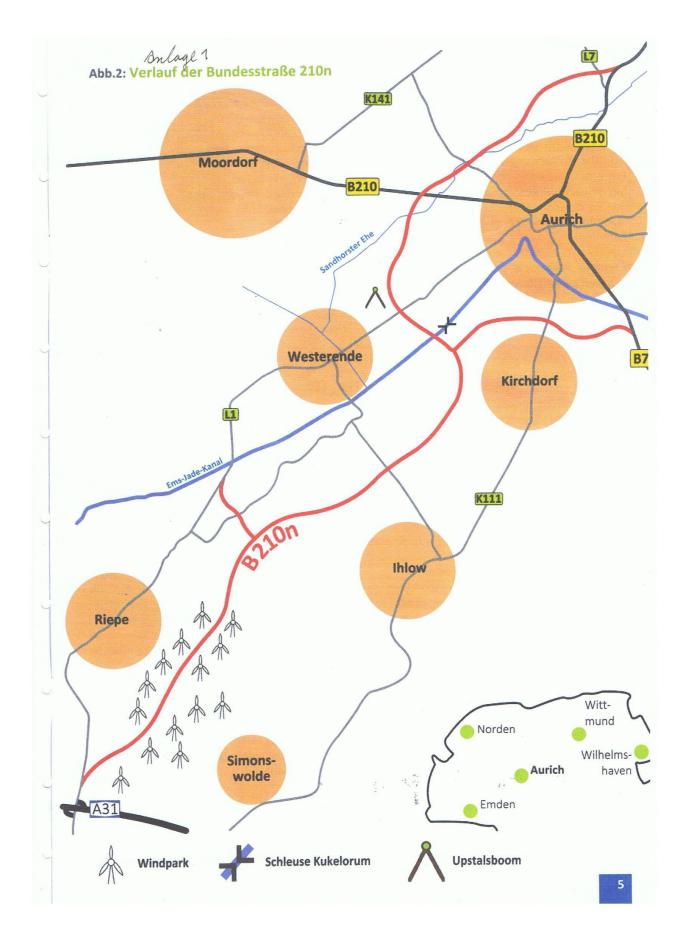
Hiermit versichere ich, dass ich die Facharbeit selbstständig angefertigt, keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt und die Stellen der Arbeit, die im Wortlaut oder im wesentlichen Inhalt aus anderen Werken entnommen wurden, mit genauer Quellenangabe kenntlich gemacht habe.

Verwendete Informationen aus dem Internet habe ich mit Angabe der genauen Adresse und des Tags der letzten Änderung der Seite angegeben.

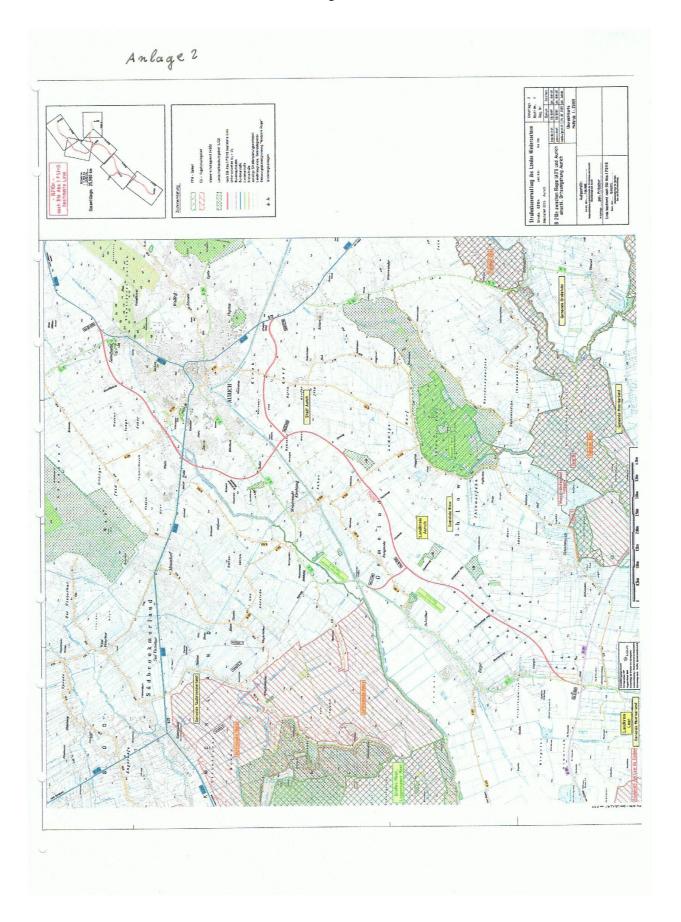
Aurich, den 19. März 2015

gez. Hilko Tjards











Von der Planung zum Bau: Verfahrensablauf bei Bundesfernstraßen

Bedarfspläne Jede Straßenplanung beginnt mit gesetzlichen Bedarfsplänen. Sie sind die Grundlage für den Bau von Bundesfernstraßen. In den Bedarfsplänen des Bundes werden die zu bauenden oder auszubauenden Strecken festgelegt und mit einer Dringlichkeitsstufe versehen.

Linienfindung

Bei der Linienfindung werden der grobe Verlauf der geplanten Straße und die vorgesehenen Verknüpfungsstellen mit dem übrigen Straßennetz festgelegt. Zusätzlich zum Bedarfsplan berücksichtigt werden auch die Belange der Betroffenen und die Umweltverträglichkeit.



Entwurfsplanung Nachdem ein großräumiges Konzept gefunden ist, werden die Details erarbeitet. Eine moderne Entwurfstrassierung berücksichtigt insbesondere die Fahrraum- und die Verkehrsraumgestaltung. Die Entwurfsarbeit erfolgt in der Ebene und stets mit Blick auf die Straße im dreidimensionalen Raum.



Die Gesetze bestimmen, dass neue Straßen nur gebaut werden dürfen, wenn der aus Zeichnungen, Berechnungen und Erläuterungen bestehende Plan vorher "festgestellt" ist. Zweck ist es, alle berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen und widerstrebende Interessen auszugleichen. Planfeststellungsverfahren



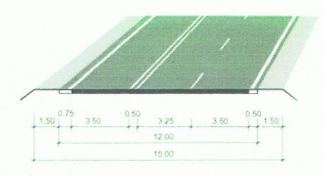
Ausführungsplanung und Bau Ist die Straßenbaumaßnahme nach einem gesetzlich geregelten Verfahren öffentlich ausgeschritten, wird die Straßenbaumaßnahme nach einem gesetzlich geregelten Verfahren öffentlich ausgeschrieben. Der Anbieter mit dem annehmbarsten Angebot erhält den Zuschlag, und die Straße kann gebaut werden.



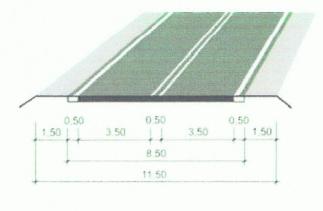
Wahrscheinliche Regelquerschnitte der Straße (Angaben in Metern)

Regelquerschnitt einer 2+1-Variante, wie sie möglicherweise für den Autobahnzubinger realisiert wird

Sie besteht aus je einer Fahrspur für beide Fahrtrichtung sowie einer wechselnden Überholspur.

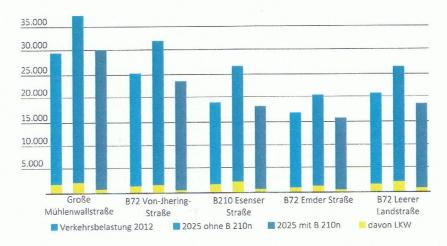


Regelquerschnitt für die zweistreifig geplante Umgehungsstraße.

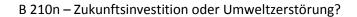




Tab. 1: Ergebnisse der Verkehrsprognose (Alle Werte bezogen auf 24 h) Quelle: PGT Umwelt & Verkehr GmbH Verkehr 2025 2025 ohne B 210n mit B 210n 2012 davon davon davon Bereich Kfz Kfz Kfz Straße LKW LKW LKW B 72 Große Mühlenwallstraße Aurich 29.600 1.960 37.400 2.190 30.100 820 25.200 1.360 32.000 1.580 23.400 560 Aurich B 72 Von-Jhering-Straße 600 2.220 18.100 B 210 Esenser Straße Aurich 18.800 1.730 26.600 16.700 960 20.500 1.280 15.600 530 Aurich B 72 Leerer Landstraße 26.400 2.100 18.500 810 20.800 1.590 B 72 Emder Straße Aurich 23.400 1.110 20.900 1.310 Walle 17.000 980 B 72 Emder Str. / Auricher Str. 26.300 2.100 26.900 1.510 B 72 Leerer Landstraße 18.200 1.560 Schirum 15.800 2.130 16.500 1.500 11.500 1.460 B 72 Leerer Landstraße Ostersander Moordorf 22.900 1.410 27.600 1.580 26.700 1.150 B 72 Auricher Straße 9.700 270 12.200 350 7.700 200 L 1 Oldersumer Straße Haxtum 10.400 360 10.500 L 34 Egelser Straße 9.500 480 370 7.400 240 9.900 280 7.300 120 Rahe / Westerende K. L 1 Oldersumer Straße 130 10.900 360 5.200 8.800 330 L 1 Friesenstraße Ochtelbur/Riepe 5 900 200 L 14 Leerer Landstraße Westgroßefehn 5.900 130 8.400 190 Aurich / Walle 5.800 8.400 7.700 k.A. K 138 Wallster Weg 8.100 130 11.600 140 9.500 190 K 111 Kirchdorfer Straße Aurich / Kirchdorf 5 300 80 K 111 Kirchdorfer Straße Kirchdorf 5.800 80 9.000 120 3.600 60 5.400 70 4.000 k.A. K 138 Utlandshörner Straße Walle/Georgsfeld 5.200 7.100 460 7.600 290 60 K 141 Moordorfer Straße Georgsfeld/ Tannenh.



Ausgewählte Straßen im Kernstadtbereich Aurich 2012 und 2025 mit und ohne B 210n





Sehr geehrter Herr Tjards,

vielen Dank für Ihre Anfrage.

Leider können wir Ihnen bei Ihrem Anliegen nicht weiterhelfen, da sich ENERCON generell nicht zu konkreten Infrastrukturmaßnahmen in der Region äußert.

Wir möchten Sie diesbezüglich an die zuständigen Planungsbehörden und politischen Gremien verweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Felix Rehwald

ENERCON GmbH

Dipl.-Journ. Felix Rehwald

Public Relations

Dreekamp 5

26605 Aurich

Phone: +49 (0) 4941 927 275

Fax: +49 (0) 4941 927 279

mailto: felix.rehwald@enercon.de

http://www.enercon.de



Arlage 7



Dr. Valerie Wilms Mitglied des Deutschen Bundestages

Dr. Valerie Wilms MdB • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

Hilko Tjards Wallster Gaste 10a 26607 Aurich

Berlin, 17. März 2015

Ihr Schreiben vom 15.02.2015 Geplanter Neubau einer Bundestraße (B210n und OU Aurich)

Sehr geehrter Herr Tjards,

vielen Dank für Ihr Interesse an unserer Arbeit. Aufgrund meiner fachlichen Zuständigkeit beantworte ich Ihnen gerne Ihr Schreiben an meinen Kollegen Dr. Anton Hofreiter und teile Ihnen unsere grüne Position zu dem Neubauvorhaben der B 210n zwischen Riepe und Aurich einschließlich der Ortsumgehung Aurich mit.

Statt des Baus immer neuer Straßen brauchen wir eine Verkehrsplanung, deren Ziele den Ansprüchen einer modernen Verkehrspolitik genügen. Die Regierung setzt weiterhin auf Beton und Großprojekte. Umwelt- und klimapolitische Vorgaben werden ignoriert und Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern ausgeblendet. Doch diese Politik ist nicht nur ökologisch unsinnig, sondern auch finanziell völlig unrealistisch. Gleichzeitig fehlt das Geld für den Erhalt unserer bestehenden Infrastruktur.

Langfristige Entlastung erreichen wir vor allem durch Verkehrsverlagerung

Ein gutes Beispiel hierfür ist die von Ihnen angesprochene Planung der B210n und der dazugehörigen Ortsumgehung Aurich. Wie so oft bei neuen Straßenprojekten versprechen die Befürworter eine deutliche Stärkung der regionalen Wirtschaft durch eine schnellere Anbindung an die A 31. Dies ist der in Politik und Medien weit verbreiteten Annahme geschuldet, dass durch Verkehrsinfrastrukturinvestitionen automatisch regionale Wirtschaftsentwicklung entstünde. Doch die Entwicklung entscheidender Indikatoren wie Bruttoinlandsprodukt, Arbeitslosigkeit und die Gewerbeentwicklung, auf deren Grundlage sich wirtschaftliches Wachstum beobachten lässt, stehen in keinem nachweisbaren Zusammenhang zur Autobahnnähe.



Seite 2 von 3

Gleichzeitig soll der Bau der Ortsumgehung zu einer Entlastung der stark beanspruchten innerstädtischen Straßen führen. Das ist ein verständliches und wichtiges Argument, es ist jedoch zu prüfen, inwiefern die geplanten Straßen nicht vor allem zusätzlichen Verkehr schaffen und, ob es auf lange Frist wirklich zu nennenswerten Entlastungen kommt. Klar ist hingegen, dass der Neubau eine Belastung für Mensch und Natur darstellt, zum Beispiel durch die Zerschneidung des Wallheckengebiets um Aurich und die damit verbundene Beeinträchtigung von Naherholungsgebieten.

Aufnahme der B210n und der OU Aurich in den Bundesverkehrswegeplan 2015?

In Ihrer Anfrage baten Sie mich auch um eine Einschätzung zur Umsetzung der geplanten Vorhaben. Wichtig ist, ob und wie die beiden Projekte im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans eingestuft werden, der zurzeit erstellt wird.

Beide Vorhaben sind zur Prüfung im Zuge der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans angemeldet (NI 154 & NI 155). Bislang ist vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) jedoch lediglich veröffentlicht worden, dass die beiden Projekte um Aurich nicht als sogenannter Bezugsfall angesehen werden, sondern eine detaillierte Überprüfung ihres Bedarfs im Rahmen der weiteren Arbeiten zur Anpassung des Bundesverkehrswegeplans folgen wird. Mit der Anmeldung alleine wurde noch keine Vorentscheidung über das Projekt getroffen.

Laut der 2014 veröffentlichten Grundkonzeption zum nächsten Bundesverkehrswegeplan werden alle Vorhaben einer erneuten Überprüfung unterzogen, die bisher nicht im Bau sind bzw. bei denen davon ausgegangen wird, dass voraussichtlich bis Ende dieses Jahres nicht mit dem Bau begonnen werden kann. Zurzeit bewertet das BMVI die angemeldeten Vorhaben - darunter mehr als 1800 Straßenprojekte. Kernkriterium der Bewertung ist weiterhin eine Nutzen-Kosten-Analyse. Darüber hinaus sollen umweltfachliche, städtebauliche und raumordnerische Beurteilungen vorgenommen werden.

Nach Abschluss der Bewertung soll dann ein Entwurf vorgelegt werden, der einen Vorschlag für die Einstufung der Projekte in die verschiedenen Dringlichkeitsstufen macht. Der Grundkonzeption zufolge wird es beim nächsten Bundesverkehrswegeplan für die Straße vier Priorisierungsstufen geben, einen Vordringlichen Bedarf Plus (VB+), einen Vordringlichen Bedarf (VB), einen Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und einen Weiteren Bedarf. Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1,0 werden nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen (Kein Bedarf). Die Bedarfseinstufung im Rahmen des BVWP 2015 sowohl für den Autobahnzubringer B210n Aurich – Riepe (A31) als auch für die Ortsumgehung Aurich ist daher noch offen.

Von der Projektüberprüfung bis zum Bedarfsplan Straße im Jahr 2016

Die gesetzliche Festlegung der Einstufungen des Bundesverkehrswegeplans in so genannten Bedarfsplänen wird für Straßen und die Schienenprojekte mit Änderungsgesetzen zum Fernstraßenausbaugesetz und zum Bundesschienenwegeausbaugesetz erfolgen. Die parlamentarischen Beratungen dieser Gesetze werden vermutlich mindestens das erste Halbjahr 2016 in Anspruch nehmen. Erst dann wird Klarheit darüber bestehen, welche Projekte in den nächsten 15 Jahren gebaut werden sollen und ob die Straßenprojekte rund um Aurich darunter sind.

 $^{^{\}rm 1}$ vgl. http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html?nn=121406



Seite 3 von 3

Festhalten an der altbekannten "Wünsch-Dir-Was-Liste"

Wenn die Bundesregierung die Grundkonzeption tatsächlich umsetzen sollte, würde sie eine Reihe von unseren Überlegungen mit aufnehmen. Wie uns aktuell zugetragen wird, dürfte damit aber kaum noch zu rechnen sein. Es zeigt sich die übliche Abwicklung als "Wünsch-Dir-Was-Liste" aus den 299 Wahlkreisen. Das BMVI hinkt außerdem weit hinter seinem eigenen Zeitplan hinterher. So liegt die ursprünglich für Herbst 2014 angekündigte Veröffentlichung der Projektdossiers mit den zur Anmeldung der Projekte erforderlichen Daten bisher nicht vor, auch gibt es noch keine Klarheit über die Modalitäten zur Öffentlichkeitsbeteiligung nach Erscheinen des mit ersten Referentenentwurfs des BVWP.

Mit dem Ergebnis der Projektbewertungen und dem Eintritt in die abschließende Beschlussphase rechnen wir daher frühestens gegen Ende 2015, auch wenn die schwarz-rote Bundesregierung weiterhin behauptet, den Kabinettsbeschluss noch in diesem Jahr zu verabschieden.

Für Ihre Arbeit möchte ich Ihnen noch einige Links zu unserer grünen Position senden:

http://www.gruene-bundestag.de/themen/verkehr/starker-aenderungsbedarf ID 4392589.html

Unser Beschluss zum Bundesmobilitätsplan:

https://www.gruene-bundestag.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/r17-137_Bundesmobilitaetsplan-web.pdf

Eine Studie, die die Mär vom generellen Wachstum durch Autobahnbau widerlegt:

http://www.gruene-bundestag.de/themen/verkehr/neue-autobahnen-bringens-nicht/seite-1-neue-autobahnen-bringens-nicht ID 4388348.html

Zur Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten haben wir ein eigenes Positionspapier vorgelegt:

https://www.gruene-

bundes

tag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/fraktion/beschluesse/Beschluss_Buergerbeteiliqung.pdf

Für Ihre Facharbeit und Ihren weiteren Lebensweg wünsche ich Ihnen viel Erfolg und alles Gute!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Valerie Wilms MdB



Seite 3 - Sonnabend, den 22. November 2014

LOKALES-

Bürger fürchten Beeinträchtigungen

SPD und Grüne im Ortsrat Upstalsboom haben Bedenken gegen die B 210 n und lehnen das Projekt sogar ab



Überall entlang der geplanten Trasse der B 210 n stehen nach wie vor solche Schilder der Bürgerinitiative Blianz, wie hier in Rahe.

Foto: ON-Archiv

Von Aiko Recke

Aurich. Während es in den vergangenen Wochen und Monaten den Anschein hatte, dass die Befürworter der te, dass die Befurworter der geplanten Auricher Umge-hungsstraße mit Autobahn-zubringer (B210 n), gestärkt auch durch Aussagen des Verkehrs-Staatsekretärs Enak Ferlemann (CDU), Auftrieb bekamen, melden sich nun wieder Kritiker zu Wort.

wieder Kritiker zu Wort.
Den ON liegt ein Schreiben
von SPD und Grünen im
Ortsrat Upstalsboom vor, die
sowohl den Auricher Bürgermeister Heinz-Werner Wind-

horst als auch die Mitglieder des Stadtrates auffordern, das Projekt abzulehnen (sie-he Seite 1). In der Begründung gehen die fünf Verfasser des Schrei-bens, das von Ortsbürger-meisterin (und stellvertre-tender Landrätin) Antje Harms unterzeichnet ist, auch detailliert auf einzelne auch detailliert auf einzelne

auch detailliert auf einzelne Bereiche ein.
So berühre die gewählte Trassenführung in Extum wier Siedlungen in geringem Abstand, "was zu erhebli-chen Störungen der betroffe-nen Anwohner führen wür-de", heißt es. Außerdem solle

der Krummackerweg verlegt werden. Dadurch würde die Streckenlänge der Straße als Zufahrt zur Innenstadt um rund einen Kilometer länger,

rund einen Kilometer länger, rechnen SPD und Grüne von Der Örtliche Verkehr werde so zusätzlich direkt an Häusem am Breiweg und der Extumer Brückenstraße vorbeigeführt – was eine weitere Belastung der dort wohnenden Bürger sei.

In Rahe werde die Häuserreihe entlang dem Rahester Moor nach bisherigen Planungen der B210n mit dem Abriss eines oder mehrerer Gebäude durchbrochen wer-

den. "Knotenpunkte, Brücken und Dammlagen werden die Landschaft in Haxtum, Kirchdorf, Rahe und Extum zerschneiden", schreiben die Ortsratsmitglieder. Die Oldersumer Straße (L1) in Form einer acht Meter hohen Brücke zu planen, nur um den Lastwagen- und Autoverkehr auf der Umgehungsstraße "im Sekundenbereich schneller zu machen", sei nicht im Sinne der betroffenen Bürger, heißt es weiter.

Alles in allem habe die bis-herige Planung der B210 n gezeigt, dass Hoffnungen auf

eine Berücksichtigung der Belange der Bürger "nicht realistisch" seien. Der Nut-zen des Gesamtprojektes, das nach neuestem Stand

das nach neuestem Stand rund 92 Millionen Euro kos-ten soll, müsse in Frage ge-stellt werden.

Zur Erinnerung: Ende Juni hatten Vertreter der Landes-straßenbaubehörde den ak-tuellen Planungsstand im Ortsrat Upstalsboom vorge-stellt. Auch dort gab es be-reits kritische Nachfragen.

Am kommenden Donnerstag ist die B210n wieder Thema im Ortsrat (19.30 Uhr, Boßel-heim Rahe).



Upstalsboomer fordern Bürgermeister und Stadtrat auf, Bau der Umgehung abzulehnen

VON AIKO RECKE

Aurich. So wie die Auricher Ortsumgehung B210n der-zeit geplant ist, sind SPD und Grüne im Ortsrat Upstalshe, Kirchdorf) nicht mit dem boom (Exturn, Haxturn, Ra-Projekt einverstanden.

einer "bürgergerechteren Planung" der B210n von der Auricher Landesstraßenbau-behörde nicht berücksichtigt In einer gemeinsamen Er-klärung fordern sie den Rat der Stadt Aurich auf, den Bau der Umgehungsstraße abzu-lehnen, weil Wünsche nach worden seien. Die fünfköpfige Gruppe

Ortsrat, zu der auch der frisch gewählte SPD-Stadt-verbandsvorsitzende Ahmet aus SPD und Grünen 75.10.5g

Rahe wohnt, war selbst einst Gegner der Straße, ist mitt-lerweile aber Befürworter und auch Mitglied im Verein "Pro B210n", der sich für den Bau der dreispurigen Bundesstraße stark macht. Umgehungsstraße zu über-denken, wie es in dem Schreiben heißt. Zum Hintergrund: Windhorst, der in

gern mehrere Versprechungen gemacht worden, zum Beispiel eine Untertunnelung des Ems-lade-Kanals. Auch sollte die Straße so niedrig wie möglich gelegt In dem Schreiben ist von "erheblichen Bedenken" der betroffenen Bürger in den Stadtteilen Extum und Rahe die Rede. Bei einer Sitzung des Auricher Stadtrats am 16. Januar 2007 seien den Bürwerden, um das Land-schaftsbild nicht zu stark zu peeinträchtigen. Hohe Däm me sollten vermieden wer Yalcin gehört, bittet nun auch Aurichs Bürgermeister Heinz-Werner Windhorst, H



sisterin Antje Foto: ON-Archiv Ortsbürgermeisterin

baut werden, habe es seiner-zeit geheißen, schreibt Orts-bürgermeisterin Antje Harms den. An der Kirchdorfer Straße und der Leerer Landstra-ße sollten Kreisverkehre ge-

Die Belange der betroffe-nen Bürger in den Bereichen

seine Haltung zum Bau der

Schutzgüter Mensch, Natur und Landschaft seien nicht ausreichend berücksichtigt. Das gehe auch aus den Planungsunterlägen und Gutachen zur Trassenführung Extum/Rahe seien bei den bisherigen Planungen "in keiner Weise beachtet" worden, so SPD und Grüne im Ortsrat. Die sogenannten hervor.

Der Nutzen des gesamten Projekts müsse in Frage gestellt werden, schließlich werde die Innenstadt nur wenig entlastet, meint der Ortsrat. Die Planungen liefen Belange von Mensch, Natur gen möglichen Zeitgewinn durch die Nutzung der Um-gehungsstraße mit Autooffenbar darauf hinaus, die soll das Thema im Ortsrat diskutiert werden. Seite 3 und Landschaft einem gerinbahnanbindung unterzuord-nen. Donnerstag (19.30 Uhr) gehungsstraße



Seite 3 - Sonnabend, den 29. November 2014

OSIFICATURE / DUMOVIEL - LOKALES -

Gegner hatten in Rahe Oberwasser

Nur die zwei CDU-Ortsratsmitglieder stimmten für den Bau der dreispurigen Umgehungsstraße

Von Aiko Recke

Aurich. Sie argumentierten einerseits emotional, waren gleichzeitig aber gut infor-miert – teilweise besser als miert – teilweise besser als die stellenweise wie kleine Kinder streitenden Politiker. Die Gegner der geplanten Auricher Umgehungsstraße B210n hatten am Donners-tagabend im Rahester Boßel-heim nicht nur zahlenmäßig Oberwasser. Da war zum Beispiel eine Anwohnerin vom Roten Weg.

Anwohnerin vom Roten Weg, die auf einer der letzten Orts-ratssitzungen erfahren hatte, dass ihr Haus der dreispuri-gen Straße weichen soll. "Da war auf der Karte ein X auf war auf der karte ein A auf meinem Haus. Das ist nicht gerade die feine englische Art, in einer öffentlichen Sit-zung davon zu erfahren", sagte sie. Seit 30 Jahren lebe sagte sie. Sen 30 Jamen lebe sie als gebürtige Frankfurte-rin nun in Aurich – und woh-ne in einer der schönsten Ecken der Stadt. Sie frage sich, warum nicht mehr Bürger gegen das Straßenbau-projekt protestierten. "Viele werden doch auf dieses wahnsinnige Bauwerk schauen." Mit dem Upstals-boom werde darüber hinaus ein kulturhistorisches Denk-mal betroffen, das doch ei-gentlich aufgewertet werden solle. Der Charme einer mittelgroßen Stadt seien gerade auch Naturräume wie im Be-

reich Extum/Rahe,
Ex-Nabu-Geschäftsführer
Matthias Bergmann sagte,
der Bau der neuen Bundesstraße sei aus seiner Sicht nur der "Anfang einer Ent-wicklung". Rechts und links der Trasse werde über kurz der Irasse werte über kün-oder lang "alles zugepflas-tert", zum Beispiel mit Ge-werbeansiedlungen. Im Üb-rigen werde die nach seinen Angaben "dichteste Wallhe-ckenlandschaft Deutschckenlandschaft Deutsch-lands" zerschnitten. Nach dem Bau müsse es eine gro-ße Flurbereinigung geben, die dann weitere Wallhecken zerschneiden würde, fürchtet

zerschneiden würde, fürchtet der Landschaftsplaner und Naturschützer, der auch ein Schild mit der Aufschrift "Rettet den Upstalsboom" mitgebracht hatte. Johannes de Boer, Vorsit-zender der Bürgerinitiative gegen den Bau der B210n, "Bilanz", sagte, der Bau der Straße stehe trotz der Bekun-dungen von Bundes-Verdungen von Bundes-Ver-kehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) "noch in den



"Es ist lange her, dass wir so viele Zuhörer im Ortsrat hatten", sagte Ortsbürgermeisterin Antje Harms zu Beginn der Sitzung am Donnerstagabend im Boßelheim Rahe. Foto: Recke

Wenn man die Sternen". Wenn man die Wünsche der Gegner berücksichtige, werde das Bauwerknoch teurer als ohnehin schon, deutete de Boer seine Strategie an. Er sagte den Bürgern vor Ort: "Glaubt nicht, dass ihr in Rahe davonkommt."

Bürger über Eingriff in die Natur erschüttert

Ortsratsmitglied Hinrich Wilts (SPD), der als Anwoh-ner. in Rahestermoor, selber direkt betroffen ist, sagte, die Landesstraßenbaubehörde habe mehrfach versprochen, keinerten zu priffen Letzt-Varianten zu prüfen. Letzt-lich seien aber immer nur die bereits vorher feststehenden Ergebnisse bestätigt worden. Die Entscheidungen würden am Ende ohnehin im Bunam Ende ohnenm im Bun-desministerium in Bonn fal-len. Im Übrigen müsse auch die Auricher Behörde abkön-nen, dass sie mal kritisiert wird. Und das könne sie auch, so Wilts.

Ornerstagsbend im Boßelneim
Ortsratsmitglied Onno
Fecht (Grüne) sagte, die Ansicht, dass jeder Widerstand
zwecklos ist, sei falsch. Es
dürfe auf keinen Fall der Eindruck entstehen, dass sich
die Mehrheitsmeinung des
Ortsrates in den vergangenen Jahren verändert habe.
Ein Bürger warf ein, er sei
"erschüttert" über den "riesigen Eingriff in die Natur", ein
anderer malte die geplanten
Auf- und Abfahrten als
Schreckgespenst ("wie ein
kleines Autobahnkreuz") an
die Wand. Eine Frau meinte,
es sei viel sinnvoller die vorhandene Bundesstraße 72.
von Leer nach Hesel um eine
Fahrspur (2 plus 1-Lösung) Fahrspur (2 plus 1-Lösung) zu erweitern. Entsprechende Planungen liefen doch auch

bereits, sagte sie.

Und dann war da ein gut informierter Bürger aus Kirchdorf. Nachdem sich die Ortsratsmitglieder von SPD, CDU und Grünen ein überflüssiges Scharmützel über Zitate aus früheren Sitzun-gen geliefert hatten, sagte er: "Ich bin überrascht wie hier

diskutiert wird. Es ist nicht gut, wenn sich die politischen Parteien zerfleischen."
Einige Argumente für den Bau der Umgehung, wie beispielsweise die Anbindung des Jade-Weser-Ports im 50 Kilometer entfernten Wilhelmshaven, seien "Humbug", so der Kirchdorfer. Lösungen wie die Untertunnediskutiert wird. Es ist nicht bug, so der Airchdorfer. Do-sungen wie die Untertrume-lung des Ems-Jade-Kanals in Rahe seien aus reinen Kos-tengründen abgelehnt wor-den – nicht aus Rücksicht auf Mensch oder Natur. "Stärken Sie uns, den Bürgern, den Rücken!", forderte er.

Die Befürworter des Straßenprojektes hatten es schwer

Die Befürworter des 90-Die Beturworter des 30vmillionen-Euro-Projekts, das vor allem die Auricher Innenstadt mit den neuralgischen Punkten Pferdemarkt, Große Mühlenwallstraße, Eesenser Straße, Leerer Landstraße entlasten soll, hatten es am Donnerstagabend Donnerstagabend

schwer, Neben Johann Bont-jer und Theo Frerichs (CDU-Rats- und Ortsratsherren) war das vor allem Hinrich Tjaden (CDU-Kreistagsabge-ordneter, Ihlower Ratsmit-glied, Vorsitzender des Verordneter, Ihlower Ratsmitglied, Vorsitzender des Vereins "Pro B 210n" und im Beruf Geschäftsführer der Baurima Matthäl in Westerstede). Tjaden sagte, er wolle zur Versachlichung der Debatte beitragen. Die Menschen in Westgroßefehn liten beispielsweise stark unter dem Durchgangsverkehr zur A31. Diese Bürger hätten in Eigeninitiative eine Verkehrszählung durchgeführt, um Lösungen voranzutreiben. Zwei Drittel im Verein "Pro B 210n" seien Bürger. Aber auch die Interessen der boomenden Auricher Wirtschaft müsse man berücksichtigen. Tjaden nannte die Firma B-Plast 2000 in Schirum als Beispiel, von wo aus jeden Tag zahlreiche Lkw starten – von Enercon ganz zu schweigen. Ein berufiches Eigeninteresse an der Thematik schloss er aus. Seine Firma werde die Straße "sicherlich nicht" bauen, be-

ne Firma werde die Straße "sicherlich nicht" bauen, be-tonte Tjaden, der an anderer Stelle immer wieder betont hatte, dass eine schweigende hatte, dass eine schweigende Mehrheit der Bürger für die Straße sei. Einer aus dieser ansonsten stillen Gruppe könnte Klaas Hildebrand sein, der an der Oldersumer Straße (I.1) in Haxtum wohnt. Er berichtete, dass er mittlerweile kaum mehr über die Straße komme, weil diese so stark befahren sei. Die Umgehungsstraße könnte Umgehungsstraße könnte Entlastung bringen – was die Gegner allerdings prompt

Ratsherr Johann Bontjer (CDU), der früher erfolglos eine Untertunnelung des Ems-Jade-Kanals gefordert hatte, sagte, er lade alle Gegner des Projekts ein, um gesmeinsam "vernünftige Lösungen" zu finden Theo Frenichs und er wiesen darauf hin, dass der Stadtrat sich bereits 2007 mit 29 zu 11 Stimmen für den Bau der B210n ausgesprochen habe. "Eine Abstimmung zu verlieren, das ist nun einmal Demokratie", sagte Frerichs, Und Bontjer wies daraufhin, dass Bürgermeister Wind-Ratsherr Johann Bontjer Ond Bontjer wies Gardaum, dass Bürgermeister Wind-horst, der sich vom Gegner zum Befürworter der Straße gewandelt hat, erst dieses Jahr mit großer Mehrheit wiedergewählt wurde.



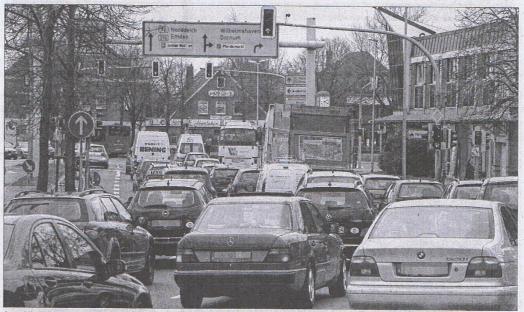
152. John pang

Freitag, den 23. Januar 2015

H 5515 Einzelverki

B 210 n: IHK macht bei Zubringer Druck

Land soll Geld für Planung des Autobahnanschlusses von Aurich nach Riepe freigeben



Angeblich der Knotenpunkt mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Ostfriesland: die Kreuzung am Pferdemarkt in Aurich. Etwa 30 000 Fahrzeuge sind dort täglich unterwegs.

Archivfoto: Banik

VON STEPHAN SCHMIDT

Aurich/Emden. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) für Ostfriesland und Papenburg macht beim geplanten Autobahnzubringer B210 n Druck: Kammerpräsident Wilhelm-Alfred Brüning kritisiert, dass für die weiteren Planungen zu wenig Geld zur Verfügung gestellt worden sei. Das Land müsse nachbessen. "Das muss im neuen Jahr dringend geändert werden, damit es nacher im Bau nicht zu weiteren Verzögerungen kommt", sagte er beim Jahrespressegespräch der IHK in Emden.

Wie von den ON berichtet, stellt das Land derzeit kein Geld für die Planungen des Anschlusses an die A31 in Riepe zur Verfügung. Die Stadt Aurich soll durch den Bau der Straße ans Autobahnnetz angeschlossen werden. Das Vorhaben ist umstritten. Anwohner wehren sich gegen den aus ihrer Sicht unnötigen Bau – vor allem gegen die vorgesehene Ortsumgehung von Aurich.

Ortsumgehung von Aurich.
Die IHK sieht zum gesamten Projekt keine Alternative.
Das machte Brüning in Emden noch einmal deutlich.
"Der weiter dynamisch wachsende Standort Aurich

ist auf eine Autobahnanbindung angewiesen", sagte der Kammerpräsident. Für die "dringend erforderliche" Ortsumgehung seien im vergangenen Jahr wichtige Entscheidungen zum Trassenverlauf getroffen worden, lobte Brüning. Das Vorhaben, das von der Außenstelle Aurich der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr koordiniert wird, laufe planmäßig weiter. Unter anderem der Auricher Windkraftanlagenhersteller Enercon würde von der B210 n profitieren. Das Unternehmen ist laut Brüning "der wirtschaftliche Motor unserer Region".

Mit dem Fortschritt bei anderen Infrastruktur-Projekten 2014 ist der IHK-Präsident unzufrieden. Er sei "heftigst enttäuscht", dass die Region bei der SPD-Regierung in Hannover keinen besseren Stand habe, sagte Brüning. Das sei angesichts der Bedeutung Ostfrieslands beim Wahlsieg der SPD bei den Landtagswahlen erstaunlich. Brüning nannte als Beispiele das gescheiterte Hafenprojekt am Rysumer Nacken und die Verzögerung beim Baubeginn der sogenannten Hafenspange, der Anbindung des Emder Hafens an die A 31. Seite 9



27.01.15

Ostfriesische Nachrichten

B 210 n: Geld für Planung wird immer knapper

Behörde: Vorarbeiten laufen aber weiter

aik Aurich/Hannover. Das Geld für die Planung der Auricher Ortsumgehung B210 n wird immer knapper. Doch Anzeichen dafür, dass vom Land Niedersachsen keine weiteren Mittel bereitgestellt würden, gibt es nicht.

Das sägte den ON jetzt der Leiter der Auricher Landesstraßenbaubehörde, Frank Buchholz. Er bestätigte damit zum Teil Aussagen von IHK-Abteilungsleiter Arno Ulrichs

Ulrichs.
Wie berichtet, hat das Land bislang keine Planungsmittel für den zweiten Abschnitt der Gesamtmaßnahme B210n zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich um den Autobahnzubringer weischen Pahe und Piene.

um den Autobahnzubringer zwischen Rahe und Riepe. Die Planungen für den ersten Abschnitt, nämlich die Auricher Ortsumgehung, laufe aber auf vollen Touren, hatten die Behördenvertreter bislang stets betont.

Die Finanzmittel für dieses Jahr seien noch nicht verteilt, sagte Behördenchef Buchholz den ON. Es gebe keine Anzeichen dafür, dass die Mittel für die weitere Planung der Ortsumgehung nicht zur Verfügung gestellt würden. "Wir arbeiten ganz normal weiter", so Buchholz. Grundsätzlich würden

Grundsätzlich würden aber auch die Honorare für die Ingenieure steigen, gab Buchholz zu bedenken. In der Anmeldeliste der rot-grünen Landesregierung für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 sind für die Gesamtmaßnahme B210 n rund 92 Millionen Euro angesetzt: 44,3 Millionen für die Ortsumgehung und 47,5 Millionen für den Autobahnzubringer. Es sei das normale Prozedere, dass die Ingenieurmittel erst im Frühjahr kämen, so Buchholz.

IHK-Mann Ulrichs bekräftigte gegenüber den ON die Sorgen der ostfriesischen Wirtschaft. Man fürchte auch bei der Plantung der Ortsumgehung Verzögerungen. "Die Suppe ist dünner geworden." Damit würde die Planfeststellung immer weiter in die Zukunft rücken. Bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplanes sei klar, so Ulrichs, dass mehr Projekte angemeldet würden als am Ende realisierbar seien.

Auch beim zweiten großen Straßenbauprojekt in Ostfriesland, dem Emder Hafenzubringer (Umgehung Stadtteil Friesland), der zur Verwirrung mancher ebenfalls
unter dem Titel B210 n läuft,
wartet die Auricher Landesstraßenbaubehörde weiter
auf grünes Licht, wie Frank
Buchholz sagte. Das Projekt
ist, wie berichtet, bereits
planfestgestellt und baureif.
Die Maßnahme soll 20 Millionen Euro kosten (für 1,4
Kilometer Straße). Die Anwohner der viel befahrenen
Petkumer Straße fordern die
Verlegung des dortigen
A31-Zubringers seit langem,
vor allem wegen der stark zugenommenen EnerconSchwertransporte.

Visit Control

34



Minister: Planungen für B 210 n laufen weiter

Für Olaf Lies geht es nicht nur um eine Entlastung für Aurich

Aurich/Hannover. Der Autobahnzubringer B210n hat eine Bedeutung für die gesamte Infrastrukturplanung für den Nordwesten. Das sagte Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies (SPD) bei einem Treffen mit dem Vor-stand des Vereins "Pro B210n". Der Verein zitiert in einer Mitteilung Lies mit den Worten: "Hier geht es nicht nur um eine Einzelentlastung für Aurich. Auch darum sehen wir hier einen vor-dringlichen Bedarf." Die Planungen liefen weiter wie vor-

Der Vereinsvorstand hat nach eigenen Angaben in Hannover mit dem Niedersächsischen Ministerpräsidenten Stephan Weil und Olaf Lies über den Stand des Projekts B210n gesprochen. Landtagsabgeordneter Wiard Siebels (SPD) aus Aurich hatte das Treffen in der Landeshauptstadt vermittelt. Minis-terpräsident Weil habe die außerordentlich gute wirtschaftliche Entwicklung in Aurich und die Bedeutung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur für eine Region betont.

Landtagsabgeordneter Siebels wies auf die enorme wirtschaftliche Entwicklung des mittelostfriesischen Raumes um Aurich herum hin die Verkehrsinfrastruktur in Aurich sei dagegen auf dem Stand von 1970: "Eine An-passung an die Verkehrssituation von heute und morgen ist dringend erforder-lich."

Hinrich Tjaden, erster Vorsitzender von "Pro B210n", betonte den Anspruch des Vereins, das Projekt möglichst sozial- und umweltver-

träglich umzusetzen. "Wir stehen in engem Kontakt mit den zuständigen Behörden und Institutionen. Gerne



Sie sprachen unter anderem über den Planungsstand der B210n (von links): Hinrich Tjaden und Jan-Ole Wolfenberg (beide Vorstand Verein "Pro B210n"), Minister Olaf Lies, Minister-präsident Stephan Well, die Vereinsvorstände Jacobus Penning und Günter Tjards sowie Landtagsabgeordneter Wlard Siebels.

"PRO B 210 N"

Der Verein Pro B210n setzt sich für eine verträgliche Umsetzung der Bundesstraße 210 neu mit einer Umgehung von Au-rich und einer Autobahn-anbindung für die Mitte Ostfrieslands inklusive einer Verbindung nach Georgsheil ein.

Mitgliederstruktur der Bürgerinitiative gliedert sich in rund zwei Drittel Privatpersonen und ein Drittel Unternehmen.

bringen wir Verbesserungsvorschläge in den Planungsprozess ein, soweit diese mit den geltenden rechtlichen Grundlagen vereinbar sind." Tjaden wies darauf hin, dass der Verein allen Bürgern eine Vermittlung ihrer Vorschläge an die zuständigen Stellen anbiete. Bei einer Bundesaffiliere. Ber einer Bundesstraße wie der B210n liegen Entscheidung, Bau und Finanzierung letztlich beim Bund. Das Land hingegen ist im Wesentlichen für die Planung zuständig.

Nach jüngsten Gesprächen mit dem zuständigen Minis-terium in Berlin geht der Verein davon aus, dass die B210n auch im künftigen Bundesverkehrswegeplan, der voraussichtlich im ersten Quartal 2015 verabschiedet wird, enthalten sein wird.

ON, 28.01.2013

"IHK erweckt falschen Eindruck!"

Betr.: "B 210 n: IHK macht bei Zubringer Druck", ON vom 23. Januar.

In der Berichterstattung über das Drängen der Indus-trie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg (IHK) auf eine Realisie-rung der B210n entsteht der rung der B210n entstent der Eindruck, als würde die IHK für "die Wirtschaft" insge-samt sprechen. Das ist falsch. Auch unter den IHK-Mitgliedern ist die B210n durchaus umstritten, denn

BRIEFE AN DIE REDAKTION

Briefe von Leserinnen und Lesern

sind der Redaktion stets willkommen auch wenn nicht alle veröffentlicht verden können. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Je kürzer ein Leserbrief, umso größer die Chance, dass er abgedruckt wird. Leserbriefe ohne Namen und Unterschrift werden nicht veröffentlicht.

die B210n steht für eine gescheiterte Verkehrspolitik. Der Bau immer neuer Straßen mit dem damit verbundenen Landschafts- und Naturverbrauch wird die Verkehrsbelastung der Region nicht nachhaltig mindern und verschlechtert nur die Lebensqualität für die Men-schen. Als IHK-Mitglied sagen wir jedenfalls Nein zur B210n und zu dieser Art der Interessensvertretung durch "meine" IHK!

Albert Herresthal Aurich



Ostmesische Nachmilten

Seite 7 - Sonnabend, den 28. Februar 2015

LOKALES

Ostf

Trasse durch Windpark Ihlow wird geprüft

Es geht vor allem um die Abstände zu den Windrädern und die Gefahr durch Eisfall / Bürgermeister Börgmann sieht Pläne gelassen

Von Aiko Recke

Ihlow/Aurich. Die Tras-

senführung des geplanten Autobahnzubringers B210n durch den Windpark Ihlow zwischen Riepe und Simonswolde soll demnächst detailliert untersucht werden. Das sagte der Leiter der Auricher Landesstraßenbaubehörde, Frank Buchholz, den ON gestern auf Anfrage. Wie berichtet hat das Land Niedersachsen jetzt weitere Gelder für die Planung dieses zweiten Teils des Gesamtprojekts B210n freigegeben. Das ist praktisch der Startschuss für den zweiten Abschnitt und ein Signal, mit dem ein Ausrutzeziehen gesetzt wird", so Buchholz, dessen Behörde die nete Bundesstraße, die die Verkehrsanbindung Aurichs verbessern soll, seit vielen Jahren plant.
Wie berichtet hatte das Land bislang noch keine Gelder für die Planung dieses zweiten Abschnitts freigegeben. Der dreispurige Straßenabschnitt zwischen Rahestermoor und der Autobahn 31 bei Riepe, der quer durch die Gemeinde Ihlow an Westerende/Fahne, Bangstede und Ochrebur vorbeiläuft, soll 13,7 Kilometer lang sein und nach letztern Stand 47,5 Millionen Euro kosten.

Demnächst soll ein Büro beauftragt werden, das seinerseits wiederum zwei Ingenieurbüros beauftragt, die einerseits den Straßenentwurf und andererseits die landschaftsplegerische Begleitplanung erledigen sollen. Dieses ganze Verfahren seir elativ zeitaufwändig, auch wied Weiter der Stand erfahren seir elativ zeitaufwändig, auch wied EU-Leweit ausgeschrieben werden müsse, so Buchholz. Außerdem soll ein Planungsbüro beauftragt werden, das ein Gutachten zur Gefährdungsabschätzung in Sachen Windpark erstellen soll. Das größte Thema ist dabei der sogenannten. Eisswurf", wenn also Eiszapfen von den ho-



en Riepe und Simonswolde soll der Autobahnzubringer laufen. Dieses Luftbild aus Blickrichtung der A31 entstand am Tag eines umfich (vorne) am 31. August 2014. Zu erkennen ist der Wasserlauf "Biltz" der sich Richtung Norden schlängeit.

hen Windrädern herunterfal-len. Laut der vom Bundes-verkehrsministerium linien-bestimmten Trasse der B210n führt diese mitten durch den vorhandenen Windpark Hlow, der mit sei-nen mitterweile 36 Enercon-Anlagen einer der größten und leistungsstärksten in Ostfriesland ist. Ganz aktuell sind zwei weitere neue Anla-

Ostriesland ist. Ganz aktuell sind zwei weitere neue Anlagen dazu gebaut worden (eine F-82 und eine E-101).

Laut Straßenplaner Buchholz wurde beim Bau des
Windparks seinerzeit vorsorgich schon ein Korridor
für die mögliche Straße freigehalten. Die "einfache
Kipphöhe" der Windräder sei
damals schon berücksichtigt
worden – die riesigen Anlagen könnten also nicht auf
die Straße fallen. Gleichwohl
müsse in dem neuen Gutachten jetzt aber noch ein-

mal detailliert geschaut wer-den, wo genau sich die Rän-der der späteren B210n be-finden würden.

Die Planungen werden wohl noch Jahre dauern

noch Jahre dauern
Rückblick: Die Ihlower Gemeindeverwaltung hatte im
Sommer 2011 erklärt, dass
der Windpark dem geplanten
Autobahnzubringer im Wege
stehe. 14. Windräder befänden sich zu dicht an der geplanten Trasse. Diese Bedenken hatte Bürgermeister Johann Börgmann auch dem
Bundesverkehrsministerium
mitgeteilt. Das Ministerium
schrieb damals zurück, dass
eine "abstandsbezogene
"abstandsbezogene
konfliktfreie und zugleich
wirtschaftliche Realisierung"
nicht möglich sei. Deshalb

müssten die Planer die Tras-

müssten die Planer die Trassenführung nachbessem. Welche Möglichkeiten es dazu gibt, soll in dem neuen Gutachten geprüft werden. Bürgermeister Börgmann zeigte sich gestern gegentiber den ON wöllig gelassen. Er wies auf zwei Ratsbeschlüsse hin, in denen sich die Politiker mehrteillich gegen den Bau des Autobahnzubringers entschieden hatten. Er gehe davon aus, dass die Gemeinde Ihlow in jedem weiteren Verfahrensschritt beteiligt werde. Die Landesstraßenbaubehörde müsse erstmal weiter arbeiten. Die Planungen würden wohl noch Jahre dauern, ist Börgmann überzeugt. Aktuel soll das Thema Autobahnzubringer deshalb auch nicht Thema in den Ratsgremien werden. "Ich wüsste nicht, auf welcher Grundlage wir

das neu diskutieren sollten", so Börgmann. Ebenfalls freigegeben hat das Land jetzt rund 100 000 Euro für die Erstellung einer sogenannten Visualisierung der gesamten B210n (Ortsumgehung Aurich und Zubringer durch Ihlow). Mit dieser 3D-Computer-Simulation könne man sich dann viruell an jeden beliebigen Ort im Trassenverlauf stellen und zum Beispiel schauer: "Wie sieht die Straße von meinem Haus aus gesehen auss". "Das kostet viel Geld und bringt uns fachlich nichts, sorgt aber für Transparenz für die Bürger", sagte Buchholz, Mit der Simulation könne man auf ganz individuelle Fragen eingehen, darauf werde man sicher häufig zurückgreilen. Die Programmierung der Software, die ähnlich wie bei 3D-Computerspielen funk-

das neu diskutieren sollten",

tioniert, werde wohl bis Ende des Jahres dauern. Dann werde man das Ergebnis vor-stellen.

Die Planungen am ersten.
Die Planungen am ersten.
Abschnitt des Projekts
B210n, der Auricher Orts-tungehung von Sandhorst bis nach Schirum, liefen im Üb-rien weiter. Hier warte mit

umgening von Sandnörst bis
nach Schirum, liefen im Übrigen weiter. Hier warte man
aktuell auf die Antwort des
Bundesverkehrsministeriums, wie der Querschnitt der
Straße aussehen soll – also
wie briet ist es ein soll und wie
wie le Fahrspuren in den Abschnitten notwendig sind.
Wie mehrfach berichtet ist
die B210n bis auf den Abschnitt zwischen Rahestermoor und Schirum grundsätzlich dreispurig geplant,
mit abschnittsweise wechselnderm "2+11"-System. Insgesamt soll die Straße 26 Kilometer lang sein und 92 Millionen Euro Kosten.



Stadt und Land Sonndgesbloth

SBA / Sonntag, 1. März 2015 39

B 210n: Geld für Planung da

Visualisierung des Streckenverlaufs informiert Bürger realitätsnah. Studie zur Streckenführung am Windpark Ihlow.

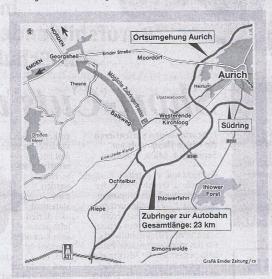
Landkreis Aurich. Die Niedersächsische Landesregierung hat jetzt weitere Mittel für die Pla-nung beider Bauabschnitte der "B 210n" zur Verfügung ge-stellt. Das teilte Frank Buch-holz von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Aurich jetzt im Rahmen der Mitgliederversammlung des Vereins "Pro B 210n" mit. Weitere Mittel gibt es für eine Studie, die mögliche Trassenführungen entlang des Windparks Ihlow bewertet sowie für eine anschauliche und realitätsnahe Visualisierung des

Projekts.
Zeitgleich hat die Stadt Aurich mitgeteilt, dass die ge-plante Lademaßverbreiterung auf der Bahnstrecke Aurich-Georgsheil nicht mehr notwendig ist. Damit ist auch ein zukünftiger Personenverkehr per Bahn wahrscheinlich nicht mehr umsetzbar. "Mit der er-hofften Entlastung von der Straße auf die Schiene ist somit leider nicht mehr zu rechnen", sagte Hinrich Tjaden, Vorsitzender des Vereins "Pro

B 210n". "Die Freigabe der weiteren Planungsmittel hingegen ist eine gute Nachricht", sagte Tjaden. So würden Verzöge rungen des Projekts vermieden. Auch die jüngsten Aussagen des Bundesverkehrsministeri-ums in Berlin, dass die B 210n im neuen Bundesverkehrswegeplan eine hohe Priorität ha-ben werde, sei ein deutliches



Die Mitgliederversammlung des Vereins Pro B10n startete mit einer Besichtigung der Druckerei Meyer.



Signal. "Die Straße wird kommen", so Tjaden.

Der Vereinsvorsitzende betonte erneut den Anspruch des Vereins, das Projekt möglichst sozial- und umweltverträglich

umzusetzen. "Wir stehen weiterhin in engem Kontakt mit den zuständigen Behörden und Institutionen. Gerne bringen wir Verbesserungsvorschläge in den Planungsprozess ein, soweit diese mit den geltenden rechtlichen Grundlagen ver-einbar sind". Der Verein Pro B 210n biete allen Bürgerinnen und Bürgern eine Vermittlung ihrer Vorschläge an die zuständigen Stellen.

Bei einer Bundesstraße wie der B 210n liegen Entschei-dung, Bau und Finanzierung letztlich beim Bund. Das Land hingegen ist im Wesentlichen für die Planung zuständig. Der Verein Pro B 210n setzt

sich für eine verträgliche Um-setzung der Bundesstraße 210 neu mit einer Umgehung von Aurich und einer Autobahn-anbindung für die Mitte Ost-frieslands inklusive einer Verbindung nach Georgsheil ein. Die Mitgliederstruktur der

Bürgerinitiative gliedert sich in rund zwei Drittel Privatperso-nen und einem Drittel Unter-

nehmen. Die Mitgliederversammlung des Vereins Pro B10n startete mit einer Besichtigung der Druckerei Meyer in Au-rich/Schirum. Für die eigentliche Sitzung stellte die Firma Pollmann & Renken einen Se-minarraum zur Verfügung. red



Ortsumgehung könnte 2019 baureif sein

Verkehrsexperte der SPD-Landtagsfraktion sieht Fortschritte bei B210 n

Von Aiko Recke

Aurich/Hannover. Die Entwurfsplanung für den ersten Abschnitt der geplanten B 210n, die Auricher Ortsumgehung, soll im Jahr 2016 fertig sein. Die Detailplanungen der Landesstraßenbaubehörde für den zweiten Teil, nämlich den Autobahnzubringer nach Riepe, sollen 2018 vorliegen.

Diesen Zeitrahmen nannte gestern der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, Gerd Will (Nordhorn) bei einem Besuch in Aurich. Orientiere man sich an diesen Terminen, dann könnte die Ortsumgehung, bei zügigem Abarbeiten des Planfeststellungsverfahrens, im Jahr 2019 baureif sein. Auch der Autobahnzubringer könnte ein Jahr später diesen Status erreichen, so Wills Prognose.

erreichen, so Wills Prognose. Über die Freigabe der Baumittel entscheidet freilich am Ende der Bund. Wie berichtet, hatte das Land erst kürzlich Planungsmittel für den zweiten Abschnitt (Autobahnzubringer) freigegeben. Will bestätigte gestern noch einmal, dass die entsprechenden Gelder für 2015 und 2016 zur Verfügung stünden. "Der Vorentwurf auch für den Zubringer kann komplett erledigt werden", so der Politiker, der von seinem Auricher SPD-Abgeordnetenkollegen Wiard Siebels eingeladen worden war.

laden worden war.

Die Landesregierung wolle
die Bürger schon früh im Planungsverfahren miteinbeziehen, kündigte Will an. "Ein
Planfeststellungsverfahren
frisst sich schnell fest, wenn
man die Beteiligung zu spät
macht." Einen Bau der Ortsumgehung ohne Autobahnzubringer hält Will im Übrigen nicht für sinnvoll, wie er

auf ON-Nachfrage erklärte. Es gehe schließlich nicht in erster Linie um die Entlastung der Auricher Innenstadt, sondern um großräumige Verkehre. Der Autobahnzubringer sei deshalb "unverzichtbar".

Auch Abgeordneter Siebels sagte, die beiden Teilprojekte gehörten zwar nicht planerisch, wohl aber "politisch zusammen". Er kündigte außerdem gestern an, dass im weiteren Beteiligungsverfahren auch Alternativvorschläge der Bürger für Trassenvarianten Berücksichtigung finden sollen.