

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/10134 –**

Kosten, Flächenverbrauch und Umweltauswirkungen des geplanten Straßenneubaus B 210n Aurich

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Landkreis Aurich in Ostfriesland ist seit vielen Jahren der Neubau eines zwei- bis dreistreifigen Straßenprojektes im Gespräch, das insbesondere aus einer Ortsumfahrung um Aurich sowie einem Autobahnzubringer über Ihlow an die A 31 in Riepe besteht.

Sein Bau ist mit einer hohen Betroffenheit für Umwelt und Natur verbunden. Das Gesamtprojekt würde unter anderem die Westerender Ede, ein als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) ausgewiesenes, wertvolles Fließgewässer, erheblich beeinträchtigen, bisher unzerschnittene Kernräume über mindestens 11 Kilometer zerschneiden und allein für den Bau der Trasse fast 100 ha Land verbrauchen (www.bvwp-projekte.de/strasse/B210-G10-NI/B210-G10-NI.html). Zuzüglich der Fläche für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist die Flächensamteinanspruchnahme weitaus höher.

Die Trasse verläuft zudem durch eine Jahrhunderte alte Kulturlandschaft in Ostfriesland, die Wallhecken. Wallhecken sind Ergebnis einer traditionellen landwirtschaftlichen Nutzung und stehen heute unter Naturschutz. Durch ihre vernetzte Struktur fördern sie die Ausbreitung von Pflanzen und Tieren. Die Landkreise Aurich, Leer und Wittmund zählen heute mit zusammen 5 700 Kilometern Wallhecken zu der Region in Niedersachsen mit dem dichtesten Wallheckennetz (Wallhecken – Informationen zum Förderprogramm, www.nlwkn.niedersachsen.de/naturschutz/biotopschutz/wallheckenprogramm_ostfriesland/das-wallhecken-programm-ostfriesland-44180.html).

Aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und der massiven Nachteile für den Naturschutz schlägt das Umweltbundesamt vor, das Vorhaben ganz aus dem Entwurf zu streichen (www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene).

Der Straßenneubau stößt vor Ort auf große Ablehnung. Neben der Kritik an den Kosten für Natur, Umwelt, dem hohen Flächenverbrauch des Neubausvorhabens sowie dem Eingriffen in die wertvolle Kulturlandschaft bestehen Zweifel an der

tatsächlichen Entlastungswirkung (www.oz-online.de/-news/artikel/103489/Buergerinitiative-B-210n-fuer-Aurich-unnoetig).

Trotz des Widerstandes vor Ort und im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Strategischen Umweltprüfung ist das Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan weiterhin in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Einleitend werden Erläuterungen zu den Teilprojekten und den nachfolgenden Flächenangaben vorangestellt. Das Gesamtprojekt ist in drei Teilprojekte untergliedert:

Teilprojekt 1: B 72, Georgsheil (B 72) - Bangstede

Teilprojekt 2: B 210, Ortsumgehung Aurich

Teilprojekt 3: B 210, Verlegung zwischen Aurich und Riepe (A 31).

Das Teilprojekt 1 ist erstmalig im BVWP 2030 enthalten. Die Planungen hierzu sind noch nicht aufgenommen, da mit der Verabschiedung des Fernstraßenausbaünderungsgesetzes mit dem Bedarfsplan als Anlage zunächst die gesetzliche Grundlage zu schaffen ist. Teilprojekt 2 befindet sich in der Entwurfsaufstellung. Teilprojekt 3 befindet sich in der Vorplanung. Alle in den unten stehenden Tabellen angegebenen Flächen unterliegen also dem Vorbehalt des teilweise frühen Planungsstandes. Lediglich die Angaben zu Flächeninanspruchnahmen durch Teilprojekt 2 sind hinreichend verifiziert. Welche Flächen in welchem Umfang für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, wird endgültig erst im Laufe des Flurbereinigungsverfahrens feststehen. Entsprechend kann die geforderte Auflistung von benötigten Flächen für Kompensation nicht abschließend erstellt werden.

1. a) Wie viel Fläche wird nach jetzigem Planungsstand im Zuge des zwei- bzw. des dreistreifigen Neu- und Ausbaus versiegelt bzw. dauerhaft beansprucht (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?
- b) Wie viel Fläche wird insgesamt für den Bau der Trasse inkl. Baufeld benötigt (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?

Die Fragen 1a und 1b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach derzeitigem Planungsstand werden ca. 94,3 ha dauerhaft in Anspruch genommen, davon werden ca. 34,2 ha Fläche versiegelt. Zu Teilprojekt 1 sind aufgrund des frühen Planungsstands derzeit keine Angaben möglich.

Teilprojekt	dauerhafte Inanspruchnahme	davon versiegelt
1	derzeit keine Angabe möglich	derzeit keine Angabe möglich
2	54,3 ha	19,2 ha
3	40,0 ha	15,0 ha
Summe	94,3 ha	34,2 ha

- c) Wie viel Fläche wird für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung benötigt (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln)?

Änderungen an den Kompensationsmaßnahmen sind noch bis zum Abschluss des Flurbereinigungsverfahrens möglich und wahrscheinlich. Die hier angegebene Fläche für Teilprojekt 2 ist als vorläufig zu betrachten und basiert auf dem derzeitigen Planungsstand. Eine Erstaufforstung für Teilprojekt 2 ist voraussichtlich nicht erforderlich. Für die Teilprojekte 1 und 3 sind derzeit noch keine Angaben möglich.

Teilprojekt	Gesamtflächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen	davon Erstaufforstung
1	derzeit keine Angabe möglich	derzeit keine Angabe möglich
2	82,9 ha	vsl. keine
3	derzeit keine Angabe möglich	derzeit keine Angabe möglich

- d) Hat die Bundesregierung bereits eine Einschätzung der Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung sowie öffentliche Flächen)?

Wenn ja, wie hoch ist diese?

Wenn nein, wieso nicht?

Wenn nein, wie ist es aus Sicht der Bundesregierung dennoch möglich, den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens abzuschätzen?

Die geschätzte Gesamtflächeninanspruchnahme (Erwerb und Beschränkung, sowie öffentliche Flächen) für Bau und Kompensationsmaßnahmen für die Teilprojekte 2 und 3 beläuft sich nach derzeitigem Planungsstand auf ca. 177,2 ha.

2. a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Baufläche inklusive Baufeld (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten können derzeit noch nicht in Kosten für Trasse und Kompensationsmaßnahmen aufgeteilt werden. Eine Aufstellung, welche Flächen in welchen Gemarkungen erworben werden, wird erst mit Aufstellung des Grunderwerbsverzeichnisses zur Planfeststellung erstellt. Die voraussichtlichen Grunderwerbskosten werden daher insgesamt angegeben, sie enthalten auch Entschädigungskosten und teilweise Kosten für den Aufkauf von Gebäuden, sowie für Vermessung und Vermarkung. Dies wirkt sich insbesondere im Teilprojekt 3 aus, da hier einerseits die Kosten für Kompensationsmaßnahmen und andererseits die Entschädigungskosten für Maßnahmen im Windpark Ihlow berücksichtigt sind. Der errechnete Mittelwert bietet keinen Rückschluss auf aktuelle Bodenpreise.

Teilprojekt	Voraussichtliche Grunderwerbskosten	Mittelwert je m ² Gesamtflächeninanspruchnahme
1	3,7 Mio. €	derzeit keine Angabe möglich
2	3,2 Mio. €	2,33 €/m ²
3	5,8 Mio. €	14,50 €/m ²
Summe	12,7 Mio. €	

- b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Kauf der Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zur Erstaufforstung (bitte nach Teilprojekten aufschlüsseln und durchschnittliche Kosten pro Quadratmeter angeben)?

Die Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den vorgenannten Grunderwerbskosten enthalten. Des Weiteren wird auf Antwort zu Frage 1c und 2a verwiesen.

- c) Mit welchem Betrag sind die Grunderwerbskosten in die Nutzen-Kosten-Analyse zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) eingerechnet worden (bitte mit Angabe des Preisstandes)?

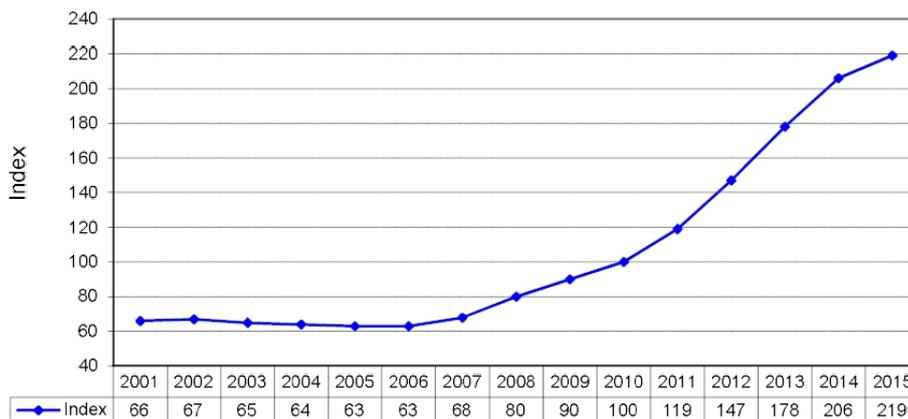
Auf die Antwort zu Frage 2a wird verwiesen. Die Angaben zu den voraussichtlichen Grunderwerbskosten basieren auf der Projektanmeldung des Landes Niedersachsen zur Bewertung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 (Kostenstand: 1. Januar 2014).

3. Welche Steigerung der Grundstückspreise entlang der geplanten Trasse hat die Bundesregierung in den letzten Jahren seit 2010 beobachtet, von welchen Kostensteigerungen geht sie für die folgenden Jahre bis 2030 aus, und welchen Anteil haben die Grundstückskosten an den aktuellen gesamten Projektplanungskosten?

Aus dem Grundstücksmarktbericht 2016 für den Bereich der Landkreise Aurich, Friesland, Leer, Wittmund und der Städte Emden und Wilhelmshaven ergibt sich folgende Entwicklung: Bodenpreisindex für landwirtschaftlich genutzte Grundstücke im Jahr 2010: 100 und im Jahr 2015: 219. Danach ist der Bodenpreis für landwirtschaftlich genutzte Grundstücke von 2010 bis 2015 um rd. 119 Prozent gestiegen:

Bodenpreisindexreihe für landwirtschaftlich genutzte Grundstücke

Landkreise Aurich, Friesland, Leer, Wittmund
und Städte Emden und Wilhelmshaven



Beim überwiegenden Teil des Flächenbedarfs für den Bau der B 210n handelt es sich um landwirtschaftliche Nutzfläche. Mehrkosten für die Planung entstehen aufgrund der Preissteigerung nicht. Auf die Grunderwerbskosten zum Zeitpunkt des Flächenerwerbs werden sich die Bodenpreise aber auswirken. Diese Auswirkungen lassen sich jedoch nicht prozentual hochrechnen. Hierbei ist der Bezugs-horizont entscheidend. Es müssten regionale Entwicklungen sowie Entschädi-gungssummen für Nutzungseinschränkungen und -erschwerisse berücksichtigt

werden. Die tatsächliche Inanspruchnahme und Wertigkeit von privaten landwirtschaftlichen Flächen wird zudem erst im Zuge der Planfeststellungs- bzw. erst im Zuge der Flurbereinigungsverfahren festgelegt. Zunächst müssen bei der Maßnahmenplanung öffentliche Flächen berücksichtigt werden.

4. a) Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung aktuell für das Gesamtprojekt sowie für die Teilabschnitte jeweils aus?

Derzeit geht die Bundesregierung von folgenden Gesamtkosten aus:

Teilprojekt	voraussichtliche Gesamtkosten
1	22,4 Mio. €
2	44,3 Mio. €
3	47,5 Mio. €
Summe	114,2 Mio. €

- b) Wie berechnet die Bundesregierung die veranschlagten Gesamtkosten für das Neubauvorhaben (bitte nach Kostenkomponenten und Teilprojekten aufschlüsseln und jeweilige Kostenhöhe angeben)?

Das Land Niedersachsen hat die Kosten nach den „Anweisungen zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen (AKS 85)“ und unter Berücksichtigung langjähriger Erfahrungen und aktueller Kenntnisse aus vergleichbaren Maßnahmen berechnet. Wie genau sich die Leistungen für eine Kostenberechnung erfassen lassen, hängt in der Regel vom jeweiligen Stand der Entwurfsbearbeitung ab. Im Falle der Teilprojekte 1 und 3 handelt es sich aufgrund des frühen Planungsstandes bzw. der noch nicht begonnenen Planung um reine Kostenschätzungen. Grundsätzlich werden die Kosten dabei getrennt nach Grunderwerbs- und Baukosten jeweils für die Durchgehende Strecke, Knotenpunkte, Nebenanlagen und Besondere Anlagen und hier jeweils nach den u. g. Hauptgruppen berechnet:

Hauptgruppen	Kosten in Mio. €		
	Teilprojekt 1	Teilprojekt 2	Teilprojekt 3
Grunderwerb	3,7	3,2	5,8
Untergrund, Unterbau, Entwässerung	8,2	12,7	21,2
Oberbau	6,2	8,5	10,6
Brücken	0,6	17,7	5,7
Stützwände	0,0	0,0	0,0
Tunnel	0,0	0,0	0,0
Sonstige Bauwerke	0,0	0,0	0,0
Ausstattung	3,0	1,1	2,1
Besondere Anlagen	0,7	1,1	2,1
Summe	22,4	44,3	47,5

5. In welchem Planungsstadium befinden sich die einzelnen Teilprojekte, und für welchen jeweiligen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung einen Baubeginn der einzelnen Abschnitte vor (bitte aktuellen Stand angeben)?

Für Teilprojekt 1 liegt derzeit noch kein gesetzlicher Planungsauftrag vor; folglich sind die Planungen noch nicht aufgenommen.

Für Teilprojekt 2 werden durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung zurzeit die detaillierten RE-Vorentwurfsunterlagen aufgestellt. Die anschließend durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung geprüften und genehmigten Unterlagen werden dann dem BMVI zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt. Danach ist das zur Schaffung des Baurechts notwendige Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Für Teilprojekt 3 wurde in diesem Jahr durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung mit der Vorplanung einschließlich ökologischer Kartierungen begonnen. Mit der konkreten, flächenbezogenen detaillierten Entwurfsbearbeitung wird im Jahr 2017 begonnen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Sachstände ist eine belastbare Aussage über den Zeitpunkt eines Baubeginns einzelner Abschnitte derzeit noch nicht möglich.

6. a) Welche Auswirkungen hatte die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit der B 210n auf die Dringlichkeitseinstufung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf im Rahmen der BVWP-2030-Aufstellung, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Vorhaben gemäß der angewandten Methodik als Bundesstraße nicht für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf mit der zusätzlichen Bezeichnung „Engpassbeseitigung“ infrage kommt?

Die Ermittlung der Umweltauswirkungen der BVWP 2030-Projekte erfolgte über einen monetarisierten Ansatz (Lärm, Luftschadstoffe und CO₂-Emissionen), der bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses berücksichtigt wird, und über einen nicht-monetarisierten Ansatz, bei dem die Umweltauswirkungen gemäß der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung nach einer bundesweit einheitlichen und damit vergleichbaren Methodik anhand einer dreistufigen ordinalen Skala bewertet wurden. Die Einstufung „hoch“ ist insofern relativ zu sehen und hat somit keinen ausschlaggebenden Einfluss auf die Entscheidung zur Dringlichkeitseinstufung.

- b) Welche Auswirkungen hat die als „hoch“ eingestufte Umweltbetroffenheit auf den weiteren Planungsprozess?

Die Einstufung der Umweltbetroffenheit des Gesamtprojekts als hoch basiert auf der Einstufung des Teilprojekts 1. Bei den Teilprojekten 2 und 3 ist die Umweltbetroffenheit als gering eingestuft. Aufgrund des Planungsstandes des Teilprojekts 1 sind noch keine differenzierten Aussagen zu den Auswirkungen dieser Einstufung auf den Planungsprozess möglich. Den Belangen des FFH-Gebietes Westerender Ehe, der Fledermäuse und der beeinträchtigten Feuchtlebensräume wird Rechnung getragen werden. Eine Betrachtung der FFH-Verträglichkeit wird erforderlich sein.

7. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Wallhecken um Aurich in Hinblick auf ihren Wert als Kulturlandschaft?

Wallhecken gehören in Niedersachsen zu den gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen gem. § 29 BNatSchG i. V. m. § 22 Abs. 3 NAGBNatSchG. Nach dem Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen (Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz -NLWKN-, 03/2011) können bis zu sechs unterschiedliche Ausprägungen von Wallhecken voneinander unterschieden werden, deren Wertigkeit unterschiedlich zu bewerten ist. Im betreffenden Raum sind Landschaftsbildeinheiten aller Wertigkeiten vertreten. Es überwiegen Landschaftsbildeinheiten mit ausgeprägter oder noch gut erkennbarer naturraumtypischer Eigenart v. a. im nördlichen Teil. Die Wallheckenlandschaft der Auricher Geest ist in weiten Teilen noch gut erhalten. Die Gebiete im Bereich der Ehetalniederung, des Wilhelminengehölzes und um Upstalsboom sind wenig gestört und naturnah ausgeprägt (sehr hohe Bedeutung). Die Wallheckengebiete südlich Aurich besitzen überwiegend eine hohe Bedeutung, nur in Stadtnähe sind die Wallheckengebiete weniger gut ausgeprägt (mittlere Bedeutung). Westlich des Ems-Jade-Kanals und südlich des Greedackerschloots ist die Meedenlandschaft der Barsteder Moorgeest naturraumtypisch ausgeprägt. Eine hohe Bedeutung weisen die nach Norden anschließenden Bereiche auf. Die weiträumigen, ehemaligen Hochmoorbereiche, aber auch die Wallheckengebiete sind durch die landwirtschaftliche Nutzung, Verkehrswege, Siedlungen u. ä. stärker verändert und weniger typisch ausgebildet (mittlere Bedeutung). Gleiches gilt für die Wallheckengebiete der Ihlower Moorgeest (mittlere Bedeutung).

- b) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Wallhecken um Aurich in Hinblick auf ihren Wert für den Tourismus in der Region?

Der Wallheckenlandschaft um Aurich (weitgehend ungestörter Landschaftsraum hoher Vielfalt; gut erreichbar und erschlossen, lokal oder regional bedeutsam) wird eine hohe Bedeutung für die Erholungsnutzung beigemessen. Die Wallhecken- und Hochmoorlandschaft südlich Westerende-Kirchloog, westlich der Kreisstraße K 143 und östlich Westerende-Kirchloog (wenig gestörter, gut strukturierter Landschaftsraum; gut erreichbar und erschlossen) ist von mittlerer Bedeutung für die Erholung.

- c) Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Wallhecken um Aurich in Hinblick auf ihren Wert für die Natur?

Für die Brutvögel wird der weitgehend ungestörte Raum Upstalsboom mit einer hohen Dichte gut ausgeprägter Wallhecken mit hohem Anteil an Altgehölzen als sehr hoch bedeutsam bewertet. In Teilräumen hoher Wallheckendichte und guter Ausprägung, wie dem Wallheckengebiet um Aurich, wird die Bedeutung als Lebensraum für Brutvögel als hoch bewertet. In Bereichen mit wenigen bzw. schlecht ausgebildeten Wallheckenstrukturen wird eine mittlere Bedeutung angenommen (westlich und östlich von Westerende-Kirchloog). Bezüglich des Schutzguts Pflanzen besitzt die Wallheckenlandschaft Upstalsboom und Umgebung eine sehr hohe Bedeutung. Die Wallheckenbereiche westlich und südlich von Aurich und bei Westerende-Kirchloog sind als hoch bedeutsam zu bewerten. Als Lebensraum für Tiere und Pflanzen (Biotope) kommt dem Wallheckengebiet Upstalsboom eine sehr hohe Bedeutung zu. Eine hohe Bedeutung erreicht weiträumig das gut ausgebildete, dichte Wallheckengebiet um Aurich, bei Westerende-Kirchloog und die Wallheckenkomplexe südöstlich des Ems-Jadekanals.

8. a) Welche Beeinträchtigungen erwartet die Bundesregierung für die Wallheckenlandschaft um Aurich?

Für das Teilprojekt 1 ist noch keine Abschätzung möglich. Für das Teilprojekt 2 ist nach der Ermittlung des überschlägigen Kompensationsbedarfs bezüglich der Wallhecken von einer anlagebedingten Beeinträchtigung von Wallhecken auf einer Flächengröße von 1,16 ha auszugehen. Für das Teilprojekt 3 liegen noch keine Daten vor. Da in diesem Bereich jedoch nahezu keine Wallheckenstrukturen, sondern offene Grünlandbereiche vorliegen, wird es hier nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen von Wallhecken kommen.

- b) In welchem Erhaltungszustand befinden sich die noch bestehenden Wallhecken um Aurich?

Es handelt sich insgesamt um ein dichtes Wallheckennetz. Schwerpunkte mit einem besonders dichten Netz an Wallhecken bilden die Gebiete westlich von Rahe sowie südlich von Westerfeld und im Norden des Untersuchungsraumes nördlich von Sandhorst. Strauch-Baum-Wallhecken machen den weitaus größten Anteil der Wallhecken im Gebiet aus. Baum bestandene Wallhecken ohne nennenswerten strauchigen Unterwuchs sind im gesamten Untersuchungsraum zu finden. Sie bestehen überwiegend aus alten Eichen mit mittlerem bis sehr starkem Baumholz. Die im Gebiet liegenden Baum-Wallhecken sind in der Regel durch die Tätigkeit der örtlichen Landwirte geprägt. Diese entfernen in bestimmten Bereichen regelmäßig den aufkommenden Strauchwuchs auf den Wällen, wobei die vorhandenen Bäume meist zusätzlich „aufgeastet“ werden. Innerhalb oder randlich des Untersuchungskorridors ließen sich an insgesamt zwölf Stellen neu angelegte Wallhecken auffinden. In der Regel sind diese Wälle durch einen Bewuchs mit sehr jungen Gehölzen wie Stieleiche, Ahorn, Haselstrauch oder Hundsrose gekennzeichnet.

- c) Auf welcher Länge würde das Gesamtvorhaben die historische Wallheckenlandschaft und den Upstalsboom durchschneiden?

Für das Teilprojekt 2 beläuft sich nach einer vorläufigen Ermittlung der anlagebedingte Verlust an Wallhecken auf rd. 4,4 km. In den Teilprojekten 1 und 3 sind Wallheckenbereiche vergleichsweise nur in sehr geringem Umfang betroffen. Eine Durchschneidung des Upstalsboom ist nicht geplant.

- d) Wurden die negativen Auswirkungen auf die Wallheckenlandschaft bei der Dringlichkeitseinstufung des Vorhabens berücksichtigt?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 6a wird verwiesen.

- e) Welche Förderprogramme gibt es zum Schutz der Wallheckenlandschaft nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Ersatzmaßnahmen sind in Bezug auf das Vorhaben vorgesehen?

Die Stadt Aurich betreibt ein „Ersatzwallhecken-Programm“, in dessen Rahmen ggf. eine Kompensation von Wallhecken für das geplante Vorhaben möglich wäre. Als Kompensation für die Beeinträchtigung von Wallhecken ist eine Neu-

anlage von Wallhecken vorgesehen. Am 20. Dezember 2006 startete das Wallhecken-Programm Ostfriesland mit der Unterzeichnung des Kooperationsvertrages zwischen dem Land Niedersachsen und der Ostfriesischen Landschaft. Damit wird ein zentrales Projekt des Vereins Region Ostfriesland realisiert, der der Kooperationsgruppe „Ostfriesland aktiv für Natur und Landwirtschaft“ die nötigen Vorarbeiten ermöglichte. Seit dem 1. September 2009 hat der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz die Trägerschaft des Förderprogramms übernommen. Er wird zukünftig durch die Ostfriesische Landschaft unterstützt. Die Europäische Union und das Land Niedersachsen bezuschussen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen an Wallhecken mit dem Ziel, zur Erhaltung der biologischen Vielfalt und zur Bewahrung einer kultur-historisch einmaligen Landschaft in Ostfriesland beizutragen. Bewirtschafter von Wallhecken in den Landkreisen Aurich, Leer und Wittmund können für Maßnahmen an mindestens 200 m Wallhecke eine Förderung von 12,50 Euro pro laufenden Meter erhalten (www.ostfriesischelandschaft.de/wallhecken.html).

9. a) Wie hoch ist aktuell der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in den Ortsdurchfahrten im Zuge der B 72 und der B 210 in Aurich?

Das Land Niedersachsen hat den Verkehr im Raum Aurich im Rahmen der Planung für die Teilprojekte 2 und 3 im Jahr 2012 analysiert. Bezogen auf die Kernstadt von Aurich wurde ein Anteil des Ziel-/Quellverkehrs von 68 Prozent identifiziert. Dabei wurden neben der B 72 und der B 210 auch Verkehrsbefragungen im Zuge der L 1, L 7 und L 34 sowie mehrerer Kreisstraßen durchgeführt und ausgewertet.

- b) Inwiefern wurde der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in die BVWP-2030-Bewertung berücksichtigt?
c) Liegen der Bundesregierung Prognosedaten zum Ziel- und Quellverkehr in Aurich im Jahr 2030 vor?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9b und 9c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Teilverkehre – also der Quell-, Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehr – sind für die realistische Abbildung des Verkehrs bei der Verkehrsnachfrageberechnung und damit auch bei der Projektbewertung berücksichtigt, aber aufgrund der methodischen Umsetzung nicht differenziert ausweisbar.

10. a) Geht die Bundesregierung davon aus, dass die im Projektinformationssystem (PRINS) dargestellten Straßenraumeffekte beim Neubau der B 210n, die zu der dort genannten Bewertung der städtebaulichen Bedeutung geführt haben, ohne Umbau der Ortsdurchfahrten zum Tragen kommen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung zur Abrufung des dargestellten Potentials, und inwiefern werden diese bereits in die Nutzen-Kosten-Analyse eingerechnet?

Die aufgezeigten Potenziale sind nicht mit konkreten Umbaumaßnahmen etc. in der Ortsdurchfahrt hinterlegt. Vielmehr wird auf sich durch die Herausnahme von

Durchgangsverkehren aus einer Ortsdurchfahrt ergebenden Spielräume für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen hingewiesen. Mit Realisierung des Projektes werden Spielräume für Rück- und Umbaumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt und die Wiedererlangung oder die Verbesserung der Aufenthaltsfunktion eröffnet. Im Rahmen des BVWP werden keine Kosten für die Umsetzung konkreter städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen veranschlagt.

- b) Wer trägt aus Sicht der Bundesregierung die Kosten, die notwendig sind, um die im PRINS genannten Umgestaltungspotentiale tatsächlich abzurufen, damit sich die versprochene Entlastungswirkung tatsächlich einstellt?

Mit Realisierung der B 210, OU Aurich, würde die bestehende Ortsdurchfahrt im Zuge der B 210 abgestuft und in einem ordnungsgemäßen Erhaltungszustand dem künftigen Straßenbaulastträger übergeben werden. Städtebauliche Maßnahmen sind hierbei nicht enthalten.

11. Welche Auswirkungen hat der Bau der B 210n aus Sicht der Bundesregierung auf die Landwirtschaft in der Region, und wie viel landwirtschaftlich genutzte Fläche wird durch das Vorhaben in Anspruch genommen (bitte in Hektar sowie in Prozent des gesamten Flächenverbrauchs angeben)?

Das Gesamtprojekt löst einen Bedarf an Grund und Boden aus. Bei den benötigten Flächen handelt es sich überwiegend um Flächen, die landwirtschaftlich genutzt werden. Um die Betroffenheit einzelner Betriebe zu reduzieren und die Lasten auf einen größeren Kreis betroffener Landwirte zu verteilen, werden zu gegebener Zeit so genannte Unternehmensflurbereinigungsverfahren beantragt und durchgeführt. Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt detaillierte Angaben hierüber nicht möglich.

12. a) Wie hoch ist das Unfallaufkommen auf den Ortsdurchfahrten aktuell (bitte für die Jahre ab 2010 aufschlüsseln)?

In den Jahren 2011 bis 2015 wurden in den u. g. Ortsdurchfahrten von Aurich durchschnittlich jährlich rund 326 Unfälle jährlich polizeilich erfasst (Polizeiinspektion Aurich/Wittmund, 27. Oktober 2016):

Streckenabschnitt	Unfälle pro Jahr				
	2011	2012	2013	2014	2015
B 210/Esenser Straße:Ortseingang Sandhorst bis Schützenstraße	74	60	71	79	64
B 210/B 72: Von-Jhering-Straße/Emder Straße bis Ortsausgang Dreekamp	88	88	97	103	107
L 1: Julianenburger Straße/Oldersumer Straße bis Ortsausgang Haxtum	27	30	29	32	37
B 72: Große Mühlenwallstraße/Leerer Landstraße bis Ortsausgang Jadestraße	84	94	120	116	101
B 210/B 72 (Knotenbereich): Pferdemarktkreuzung	19	27	28	23	33
Summe	292	299	345	353	342

- b) Handelt es sich bei den Ortsdurchfahrten B 72 bzw. B 210 um einen Unfallschwerpunkt?

Durch die Polizeiinspektion Aurich wurde die Pferdemarktkreuzung als Unfallhäufungsstelle definiert. Hier sind zur Verbesserung der Situation alle Möglichkeiten hinsichtlich bau-, beschilderungs- und signaltechnischer Art ausgeschöpft.

13. Hat die Bundesregierung eine Ex-post-Analyse darüber, inwiefern die seit dem BVWP 2003 umgesetzten Ortsumfahrungen jeweils überhaupt zu einer innerörtlichen Entlastung geführt haben, wenn an der jeweiligen Ortsdurchfahrt keinerlei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt wurden?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ortsdurchfahrt führt i. d. R. auch ohne größere Umbaumaßnahmen bereits zu den angestrebten innerörtlichen Entlastungen. Im Rahmen von Ex-Post-Analysen wurden zu 41 bereits realisierten Projekten aus den vergangenen BVWP-Verfahren insgesamt 43 Kommunen über Wirkungen und Eigenmaßnahmen befragt, die nach Realisierung der BVWP-Maßnahmen umgesetzt wurden. Die Ergebnisse sind auf der Internetseite des BMVI verfügbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2015-modernisierung-methodik-staedtebau.pdf?__blob=publicationFile.

14. Hat der Bund im Rahmen der Aufstellung eine sogenannte Null-Plus-Variante als Alternative zum Neubauvorhaben B 210n überprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurde der Ausbau der B 72 von Aurich über Hesel bis zur A 28 nach Filsum mit Teilortsumgehungen von Mittelebfehn und Hesel untersucht und verworfen. Gründe dafür waren: keine gleichwertige verkehrliche Wirkung, ein naturschutzfachlich hohes Eingriffspotential und kostenmäßig unwirtschaftliche Aspekte. Zudem stellt diese Variante keinen Ersatz für das Gesamtprojekt dar, sondern kommt nur als Alternative für das Teilprojekt 3 in Betracht. Als Alternative zum Neubau des Teilprojekts 2 wurden innerörtliche Ausbauvorschläge (Pferdemarkt/Ostertorkreuzung) verkehrstechnisch untersucht. Damit verbunden wären erhebliche städtebauliche Eingriffe (Gebäudeabrisse, Verlust einer Häuserzeile). Es ist davon auszugehen, dass die vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen nicht leistungsfähig sind und damit ebenfalls keine brauchbaren Alternativlösungen darstellen.

15. Haben bezüglich des Neu- und Ausbauvorhabens Gespräche zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Vertretern oder Mandatsträgern aus der Region stattgefunden?

Wenn ja, wann, und mit welchem Inhalt?

Soweit bekannt, fanden in den zurückliegenden fünf Jahren u. a. auf politischer Ebene verschiedene Gespräche zum aktuellen Sachstand sowie zu den Themen Querschnittsgestaltung/Knotenpunkte, vorzeitiger Flächenerwerb und zur Einstufung im BVWP 2030 statt.

16. a) Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen erhalten, die die Umweltauswirkungen des Vorhabens mit Blick auf den Gesamtplan thematisieren?
- b) Was waren zusammengefasst die wesentlichen Argumente dieser Stellungnahmen (bitte unter Beachtung, dass nach den Inhalten der eingegangenen Stellungnahme gefragt wird, nicht nach ihrer Anzahl)?
- c) Inwiefern wurden die in Frage 16b genannten Argumente bei der Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt?

Die Fragen 16a bis 16c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum BVWP 2030 sind zahlreiche Stellungnahmen mit Bezug zu den Umweltauswirkungen des Gesamtplans eingegangen. Dazu zählen beispielsweise Themen wie die Berücksichtigung von Umweltzielen, die Verteilung der vorgesehenen Investitionsmittel auf die Verkehrsträger oder die Gewichtung von Umweltbetroffenheiten bei der Projektpriorisierung. Eine zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Argumente sowie deren Berücksichtigung enthält der Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030. Dieser ist auf der Internetseite des BMVI verfügbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/finaler-bericht-behoerden-und-oeffentlichkeitsbeteiligung.pdf?_blob=publicationFile.