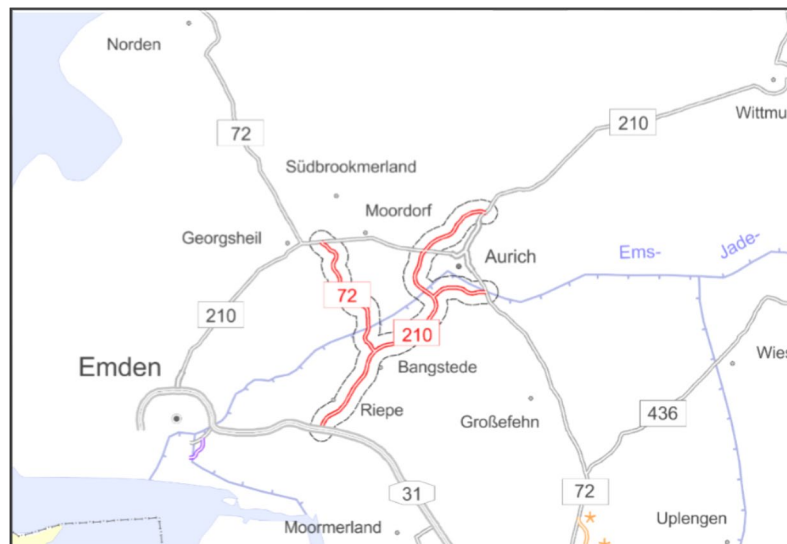


## Management Summary

zu der wissenschaftlichen Studie

„mögliche Auswirkungen der geplanten Bundesstraße B 210n unter  
Zugrundelegung des Bundesverkehrswegeplans 2030“



**Auftraggeber:**

**Wachstumsregion Ems-Achse e.V.**

Hauptkanal links 60

26871 Papenburg

**Ersteller:**

**Institut für Bauwirtschaft und Baubetrieb**

**Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement**

Schleinitzstraße 23 A

38106 Braunschweig

Stand: 11.04.2021

## Zusammenfassung

In der Region Mittel-Ostfriesland plant die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr den Neubau der Bundesstraße B 210n. Das Infrastrukturvorhaben besteht aus den drei Teilabschnitten Ortsumgehung Aurich, Autobahnanschluss Aurich – Riepe (A 31) und der Verbindung Bangstede – Georgsheil. Das vorrangige Ziel der geplanten Bundesstraße B 210n besteht primär in der Verbesserung der Anbindung des mittelfriesischen Raumes und der Stadt Aurich an das Autobahnnetz, der touristischen Erschließung dieser Region sowie in der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes. Die Analyse der im Jahr 2016 durchgeführten Verkehrsmengenerhebung zeigt, dass sowohl im Analysejahr als auch im Planungsnullfall 2030 insbesondere der Innenstadtring, aber auch die Zufahrtstrecken der Stadt Aurich mit maximalen Belastungen von bis zu 28.000 Kfz und 2.300 Lkw am Tag auf einem sehr hohen Niveau liegen, besonders im Hinblick auf vergleichbare Städte mit ähnlicher Einwohnerzahl. Aufgrund der hohen städtebaulichen sowie der raumordnerischen Bedeutung des Vorhabens (Verkehrsmengenabnahme von bis zu 66 %) und des positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 3,9 ist das Gesamtprojekt B 210n im aktuellen BVWP 2030 als „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft.<sup>1</sup>

Bereits seit Beginn der Planungen gehen sowohl in der Bevölkerung als auch bei den Mandatsträgern die Stimmen und Meinungen gegenüber dem Infrastrukturprojekt weit auseinander, was in der Bevölkerung für zunehmende Unsicherheiten gegenüber der geplanten Baumaßnahme sorgt. Vor diesem Hintergrund hat die Wachstumsregion Ems-Achse e.V. den Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig mit der Analyse der Veränderungen, Wirkungen und Potentiale durch die Verfügbarkeit der B 210n beauftragt. Zur Berücksichtigung der Erwartungen, Interessen und Betroffenheit der vor Ort ansässigen Betriebe und Unternehmen wurde im Rahmen dieser Studie eine ergänzende Unternehmensumfrage durchgeführt.

Die Untersuchung der möglichen Veränderungen, Wirkungen und Potentiale durch die Verfügbarkeit der B 210n orientiert sich primär an den folgenden Untersuchungsfeldern:

### 1. Wirtschaftliche Effekte in der Region

Zur Analyse der wirtschaftlichen Effekte wurden im Zuge einer Unternehmensumfrage knapp 2700 Unternehmen aus verschiedensten Branchen in der Region Ostfriesland Papenburg kontaktiert, von denen 265 die Umfrage abgeschlossen haben (Rücklaufquote ca. 10 %). Das Ziel der Umfrage bestand darin, einzuschätzen, inwiefern die B 210n Einfluss auf den Betriebsumsatz, die Investitionsplanungen und die Beschäftigungszahl nehmen wird:

- 18,5 % der Unternehmen rechnen mit einem Anstieg des Betriebsumsatzes (der Großteil rechnet mit einem Umsatzanstieg zwischen 6 % und 20 %)
- 20,0 % der Unternehmen würden mit dem Bau der B 210n ihr Investitionsverhalten ändern (der Großteil plant einen Investitionsanstieg von mehr als 11 %)
- 33,6 % der Unternehmen können sich vorstellen, dass die B 210n positive Auswirkungen auf die Anzahl der Angestellten in Ihrem Unternehmen hat (1,5 % gehen davon aus, dass sich die Anzahl der Angestellten verringern könnte)

### 2. Standortwirkungen

Die Verkehrsinfrastruktur hat einen entscheidenden Einfluss auf die Standortattraktivität bzw. -qualität und ist damit für bestehende Unternehmen von besonderer Bedeutung. Im Rahmen

---

<sup>1</sup> Vgl. PRINS, Bundesverkehrswegeplan 2030; NLStBV (2016), Unterlage zur Projektkonferenz, S. 2 ff.

der Unternehmensbefragung wurden die Unternehmen gebeten Ihre grundsätzliche Verkehrsabhängigkeit sowie Ihre möglichen Entwicklungschancen mit der B 210n einzuschätzen:

- 30,9 % der Unternehmen sind entweder voll oder zumindest stark von der Verkehrssituation und Verkehrsleistung in der Region Mittel-Ostfriesland abhängig
- 36,4 % der befragten Unternehmen würden Ihre eigenen Entwicklungschancen mit der B 210n als positiv einschätzen
- 62,5 % der Unternehmen glauben, dass die drei Teilabschnitte der B 210n positive Auswirkungen auf Ihre Unternehmensbranche haben wird

Neben der Standortqualität werden durch den Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig noch weitere Standortwirkungen, unter anderem hinsichtlich der veränderten Aufenthaltsqualität durch die Abnahme des Schwerverkehrs sowie der Entwicklung der Immobilienpreise in Folge der Lärmreduzierung, untersucht.

### **3. Beabsichtigte Nutzungsentwicklungen und Funktionsverflechtungen**

Der dritte Projektabschnitt Bangstede – Georgsheil wurde primär aus verkehrstechnischen Gründen, wie der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Steigerung der Reisegeschwindigkeit, in den BVWP 2030 aufgenommen. Mit der Entscheidung über die Realisierung der Zentralklinik in Bangstede kommt dem dritten Projektabschnitt künftig eine wesentlich stärkere Bedeutung zu. Um den sog. 20-Minuten-Fahrtzeitradius des Klinikums auch mit den prognostizierten Mehrverkehrsmengen gewährleisten zu können, ist das bestehende Verkehrsnetz (insbesondere B 72 / B 210) zu entlasten. Eine sinnvolle Möglichkeit stellt der 3. Teilabschnitt der B 210n dar.

### **4. Ortsbild und Raumstruktur**

Trotz der stellenweisen großen Verkehrsmengenabnahmen durch den Bau der B 210n werden die prognostizierten Querschnittsbelastungen gemäß der im Jahr 2016 durchgeführten Verkehrsuntersuchung weiterhin als hoch eingestuft, sodass voraussichtlich keine umfassenden Umgestaltungsmaßnahmen innerhalb der Städte realisierbar sind. Das Stadtbild und die Verkehrsstruktur werden sich dahingehend verändern, dass der innerstädtische LKW-Anteil um bis zu 87 % abnehmen wird. Weiterhin werden für das Straßennetz im inneren Kernstadtgebiet geringere Querschnittsbelastungen prognostiziert, was primär auf die Verlagerung des Verkehrs von den Nebenstraßen zurück auf die nun entlasteten Hauptstraßen zurückzuführen ist.

### **5. Umwelt- und naturschutzfachliche Effekte**

Durch die mit dem Bau der B 210n einhergehende Verkehrsabnahme werden sich die innerstädtischen Luftschadstoffe reduzieren. Im Gegenzug sind für den Bau der B 210n Eingriffe in die Natur notwendig, für die gemäß Bundesnaturschutzgesetz ausreichende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu schaffen sind. Diese Flächen sind vor Versiegelungen geschützt. Der Straßenbau kann durch eine hohe Recyclingquote, die auch weit mehr als 60 % bei allen Schichten betragen kann, ressourcenschonend umgesetzt werden. Durch nachhaltig geprägte Vergabekriterien können auch im Herstellungsprozess die Emissionen verringert und die „graue Energie“ bei der Bauausführung reduziert werden.

## **Fazit**

Unabhängig von den einzelnen Teiluntersuchungen wird dem Gesamtprojekt, analog zu den Ergebnissen des BVWP 2030, eine große wirtschaftliche Bedeutung zugesprochen. Im Umfrageabschluss

sprechen sich schließlich 72,8 % der befragten Unternehmen für den Bau der B 210n aus. Die soziale Bedeutung ergibt sich aus der Verringerung der Lärm- und Schadstoffemissionen in der Innenstadt und der Wohngebiete, die als Nebenstrecken ebenfalls hoch belastet sind. Durch den 3. Teilabschnitt wird eine Möglichkeit geschaffen, das geplante Klinikum ohne Streckenüberlastung zu erreichen. Die negativen ökologischen Wirkungen, welche mit dem Bau der B 210n einhergehen, können nicht gänzlich vermieden, aber mit entsprechenden Ausgleichsflächen, nachhaltig geprägten Vergabekriterien und einer größtmöglichen Recyclingquote stark abgemildert werden. Somit können den Belangen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Ökonomie und Soziales) Rechnung getragen werden.

*Hinweis: Eine detaillierte Beschreibung zur Untersuchung ist einem gesonderten Bericht zu entnehmen, der sich aktuell in der Erstellung befindet.*