



Az: 2-22-2214/31232-B210n

B 210n, Neubau zwischen Riepe (A 31) und Aurich einschließlich Ortsumgehung Aurich hier: 1. Planungsabschnitt Ortsumgehung Aurich

Ergebnisprotokoll: Projektkonferenz am 28.06.2012

Ort: Ostfrieslandhaus Aurich
 Weddigenstraße 5
 26603 Aurich

TOP Nr.:	Tagesordnung:
1	Begrüßung und Anlass, Zweck und Aufgabe der Projektkonferenz sowie Vorstellung der anwesenden Personen
2	Abschnittseinteilung, Projektablauf
3	Hinweise, Beiträge und Diskussion 3.1 Trassenführung einschl. Varianten V 1 und V 2 3.2 querende Straßen und Wege, Ersatzwege 3.3 Entwässerung, Wasserwirtschaft 3.4 Landwirtschaft 3.5 Schalltechnische und luftschadstofftechnische Berechnungen 3.6 Sonstiges
4	weiteres Vorgehen

1. Begrüßung und Anlass der Projektkonferenz

Die Projektkonferenz wurde durch den Leiter des Geschäftsbereichs Aurich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Herrn Buchholz eröffnet. Es folgte die Vorstellung der anwesenden Personen und deren Funktionen: Herr Fritscher (Fachbereichsleiter Planung/Entwurf), Herr Janssen (Sachgebietsleiter Straßenentwurf), Herr Telgenbüscher (Sachbearbeiter Landespflege), Herr Steininger (Sachbearbeiter Straßenentwurf), Frau Raasch (Protokollführerin), Frau Scheidt (AG Tewes), Herr Wilken (Sachbearbeiter Landespflege). Herr Buchholz bat alle Anwesenden um konstruktive Mitarbeit, mit dem Ziel, eine optimierte Planung zu erstellen.

2. Abschnittseinteilung, Projektablauf

Herr Janssen (NLStBV) erklärte den grundsätzlichen Planungsablauf sowie das Ziel, die B 210n in zwei Teilabschnitten zu planen.

3.1. Diskussion zur Trassenführung

(BILaNz Aurich e. V.) fragte nach, ob es rechtliche Grundlagen dafür gibt, dass die B 210n in zwei Planungsabschnitte aufgeteilt wird.

Herr Buchholz (NLStBV) teilte mit, dass nach dem Bedarfsplan des Bundes vorgegangen wird und dieser ebenfalls zwei Abschnitte vorsieht. Außerdem erzielen beide Abschnitte jeweils einen eigenen Verkehrswert.

(BILaNz Aurich e. V.) fragte ergänzend nach, ob Verschiebungen im Korridor von mehreren 100 Metern zulässig sind.

Herr Buchholz (NLStBV) wies daraufhin, dass die Trasse durchaus um mehrere 100 Meter verschiebbar ist.

(Enercon Logistik GmbH, Aurich) wies daraufhin, dass bei dem geplanten Streckenverlauf der B 210n mehrere Gewässer mit Brücken gequert werden müssen und ob für diese Gewichtsbeschränkungen gelten.

Herr Fritscher (NLStBV) teilte mit, dass die Brücken nach DIN Fachbericht 101 bemessen werden und dieses für normale Verkehrszulassungen ausreichend ist. Bei schweren Fahrzeugen der Firma Enercon wird im Einzelfall eine Tragfähigkeitsberechnung durchgeführt.

Herr Buchholz (NLStBV) ergänzte, dass Durchfahrtshöhen von 4,70 m vorgesehen sind.

(IHK Ostfriesland/Papenburg) fragte nach, wie hoch schätzungsweise die Kosten für alternative Trassenführungen sind.

Herr Buchholz (NLStBV) informierte, dass eine Kostenschätzung im Rahmen der Variantenbetrachtung durchgeführt wird.

Herr Fritscher (NLStBV) erklärte, dass die linienbestimmte Trasse gegenüber Variante 2 (V 2) zwar länger aber nicht unbedingt teurer ist, da bei der stadtnahen Linienführung (V 2) die Unterführung des Ems-Jade-Kanals mit berücksichtigt werden muss.

Herr Buchholz (NLStBV) wies ergänzend darauf hin, dass nicht nur die Baukosten zu berücksichtigen sind sondern auch Unterhaltungskosten sowie die übrigen Kosten-Nutzen-Aspekte.

(EAE) machte auf die momentanen Durchfahrtsbreiten der Bahn aufmerksam und verwies auf die geplante Lademaßverbreiterung.

(Niedersächsisches Forstamt Neuenburg) bat um Berücksichtigung von ausreichenden Grenzabständen zu Waldflächen, da in der Planungsphase durch mögliche Trassenverschiebungen Waldberührungen nicht auszuschließen sind. Weiterhin bittet er um zwingende Berücksichtigung des Waldrechts bei ggf. erforderlich werdenden Kompensationsmaßnahmen.

(NABU) fragte, ob bei Variante 2 (V 2) der Ems-Jade-Kanal mittels eines Tunnels gequert wird.

Herr Buchholz (NLStBV) merkte an, dass erst bei Baulängen von über 80 m von Tunnelbauwerken gesprochen wird und damit kein Tunnel geplant wird.

Herr Fritscher (NLStBV) ergänzte, dass nach wie vor die im Gespräch befindliche Troglösung abgeprüft wird.

(BILaNz Aurich) fragte nach, warum an Variante 2 (V 2) festgehalten wird.

Herr Buchholz (NLStBV) teilte mit, dass nach wie vor eine stadtnahe Variante gemäß Stellungnahme der Stadt Aurich in Kombination mit einem Trog unter dem Ems-Jade-Kanal geprüft wird.

Herr Fritscher (NLStBV) ergänzte, dass alle in Betracht kommenden alternativen Trassenführungen im Planungsprozess gegeneinander abgewogen werden müssen, um eine rechtssichere Planung in Bezug auf alle möglicherweise betroffenen Belange zu gewährleisten.

(NLWKN Aurich) machte darauf aufmerksam, dass die Funktion des Ems-Jade-Kanals für die Stadtentwässerung mit den Auswirkungen auf die Kläranlage der Stadt Aurich sowie der Kanalbetrieb während der Bauzeit aufrecht erhalten werden müssen.

Herr Fritscher (NLStBV) teilte mit, dass diese Hinweise wichtig sind und bei der Erstellung des Vorentwurfs berücksichtigt werden.

(Enercon Logistik GmbH, Aurich) fragte nach, ob eine Fahrbahnbreite von 5 m gegeben ist, so dass eine Befahrbarkeit von Sondertransporten mit Überbreite gewährleistet ist.

Herr Buchholz (NLStBV) merkte an, dass die Fahrbahnbreite in Abhängigkeit der wechselnden 3-streifig bzw. 2-streifigkeit variiert und solche Transporte bei der Querschnittsgestaltung Berücksichtigung finden werden.

(Enercon Logistik GmbH, Aurich) fragte an, ob ein Umbau der Abfahrt Riepe vorgesehen ist, da dort Rotorblätter mit einer Länge von bis zu 60 m transportiert werden müssen.

Herr Buchholz (NLStBV) teilte mit, dass dieses Gegenstand des zweiten Planungsabschnitts ist und dann auch entsprechend berücksichtigt wird.

(BILaNz) fragte nach ob auch bei der Südspange ein 2+1-Querschnitt vorgesehen ist.

Herr Fritscher (NLStBV) erläuterte, dass die Südspange nach heutigem Stand nur zweistreifig geplant ist. Aufgrund der noch auszuwertenden Verkehrsuntersuchungen besteht weiterhin die Möglichkeit eines 2+1-Querschnittes.

3.2 Diskussion Straßen- und Wege

(Landkreis Aurich, Amt für Kreisstraßen, Wasserwirtschaft und Deiche) fragte nach, ob die K 138 ggf. abgeschnitten wird.

Herr Fritscher (NLStBV) entgegnete dazu, dass eine Überführung der K 138 vorgesehen wird, falls es nicht zu einer Verknüpfung mit der K 138 kommen sollte.

3.3 Diskussion Entwässerung, Wasserwirtschaft

(NLWKN, Aurich) merkte zu diesem Punkt nochmals an, dass der Ems-Jade-Kanal eine Vorflutfunktion für die Stadt Aurich hat und neben dem Ringkanal in die Betrachtung der Entwässerung einbezogen werden muss.

3.4 Diskussion Landwirtschaft

(Landwirtschaftliche Hauptvereinigung Ostfriesland e. V.) bat die Ergebnisse der landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse zeitnah zur Verfügung zu stellen. Die Flächenverluste für die Landwirtschaft durch Trasse und Kompensationsmaßnahmen sollten so gering wie möglich gehalten werden. Des Weiteren regte Herr Hedden an, die als Gutachter beauftragten Büros zu bitten, vorhandene Kompensationspools (z. B. Georgsfeld) zu nutzen.

Herr Buchholz (NLStBV) und Herr Fritscher (NLStBV) sagten zu, diese Aspekte zu berücksichtigen.

(NABU) fragte nach, wie viele Flurbereinigungsverfahren es geben würde.

(LGLN, Aurich) teilte mit, da es zwei Flurbereinigungsverfahren geben wird, da es sich um zwei Planungsabschnitte handelt. Eingeleitet werden die Flurbereinigungsverfahren mit Beantragung der Planfeststellung für das Straßenbauvorhaben. Die bodenordnerischen Belange werden auch im Arbeitskreis Landwirtschaft erörtert.

(NABU) wies daraufhin, dass die Kompensation für Eingriffe im Geestbereich nicht nur auf Moorflächen vorgesehen werden kann sondern auch auf Geeststandorten erfolgen soll.

Herr Buchholz (NLStBV) erklärte, dass die dazu geltenden gesetzlichen Grundlagen eingehalten werden.

3.5 Diskussion Schalltechnische und luftschadstofftechnische Berechnung

(BILanZ, Aurich) fragte nach, wie er sich die Berechnung der Immissionswerte vorstellen muss und ob es dazu Kartendarstellungen geben wird.

Herr Fritscher (NLStBV) teilte dazu mit, dass die Schallwerte konkret berechnet und in Plänen und Tabellen dargestellt werden. Dabei werden die Gebäudeseiten und Stockwerke berücksichtigt.

(BILanZ, Aurich) fragte nach, ob bei den luftschadstofftechnischen Berechnungen die Windrichtung auch eine Rolle spielt.

Herr Buchholz (NLStBV) merkte an, dass das Thema in den Arbeitskreisen behandelt wird. Die Berechnungen erfolgen entsprechend dem Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen (MLuS).

3.6 Diskussion sonstige Belangen

(Ostfriesische Landschaft) sprach die Konfliktbereiche an, da 29 archäologische Fundstellen bekannt sind, die nicht kompensiert werden können. Dort sind Ausgrabungen/Prospektionen vorzusehen; am Upstalsboom sind Ausgrabungen hingegeben nicht möglich.

Herr Buchholz (NLStBV)) teilte mit, dass die Trassenführung im Bereich des Upstalsboom ein komplexes Thema ist und hierzu ein Fachgutachter beauftragt ist, der den kulturhistorischen Aspekt eingehend untersucht.

(EWE Netz) wies daraufhin, dass sich im Planungsbereich u. a. 3 Hochdruckleitungen befinden, die nicht kurzfristig umgelegt werden können; bei Verlegungen ist ein Vorlauf von mindestens einem Jahr zu berücksichtigen.

(BILanZ Aurich) merkte an, dass aus der Sicht der BI viele Punkte zu den Naturschutzbelangen vorzubringen sind. Diese Punkte sollen jedoch nicht einzeln erörtert werden; die BI übergibt ein entsprechendes Thesenpapier an den Geschäftsbereich Aurich.

Seitens des Geschäftsbereichs Aurich wurde auf den bereits abgehaltenen Scopingtermin vom Vormittag des 28.06.2012 verwiesen; eine Weiterleitung an die Planfeststellungsbehörde wurde zugesagt. Auf die Nachfrage zur fehlenden Anlage 2 in der Unterlage zur Projektkonferenz wies der Geschäftsbereich Aurich daraufhin, dass es sich dabei ursprünglich um eine Anlage zur Scopingunterlage handelte und dass dieser Querverweis hätte entfernt werden müssen.

(IHK Ostfriesland/Papenburg) merkte an, dass bei der Aufwertung des Ems-Jade-Kanals im Sinne des ILEK (integriertes ländliches Entwicklungskonzept), die von dortigen Anliegergemeinden vorgesehen ist, Synergieeffekte zu erzielen sind.

4. weiteres Vorgehen

Herr Fritscher (NLStBV) erläuterte den weiteren Zeitplan und betonte, dass die NLStBV eine zügige Projektbearbeitung beabsichtigt.

Herr Buchholz (NLStBV) bedankte sich für die Mitarbeit sowie Aufmerksamkeit und wies noch einmal auf die Internetseite www.strassenbau.niedersachsen.de hin, auf der Informationen zur Maßnahme abgerufen werden können.

Aufgestellt am 06.07.2012

gez. Raasch