

LEGENDE

Technische Merkmale und Ziele:

Erweiterung der B 213 von 2 auf 4 Fahrstreifen
Abbau von Kapazitätsengpässen

Verkehrsstärken 2015:

Bewertungsprognose:	16200 Kfz/24h	Lkw:	5830 Kfz/24h	
Bedarfsplanprognose:	6000 - 13000 Kfz/24h	Lkw:	1600 - 3400 Kfz/24h	VKE:
Kosten und Länge:	218,3 Mio.EUR / 61,0 km	Kosten pro km:	3,6 Mio.EUR	

Projektbeurteilungen:

- 1. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung**
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 0,2
- 2. Umweltrisikoeinschätzung**
(Früherkennung)
- 3. Raumwirksamkeitsanalyse**
von mittlerer Bedeutung

Einstufung:

Weiterer Bedarf

B 213 w Meppen (A31) - w Cloppenburg (B68)Projekt-Nr.:
NI5154

Projektabschnitte mit Einstufung

Niedersachsen


Projektabschnitte (Verkehrseinheiten):

Abschnitt	Projis-Nr.	Planungs- stand	Bautyp	Länge [km]	Kosten [Mio.EUR]	Einstufung
B 213 /B 402 W Meppen (A31) - W Cloppenburg (B 68)	03992907 00	OP	2-4	61,0	218,3	W*

Nutzen-Kosten-Rechnung

<u>1 Projektnutzen</u>	<u>jährliche Einsparungen in Mio.EUR</u>
1.1 Transportkostensenkungen	1,791
1.2 Kosten der Wegeerhaltung	-0,746
1.3 Beiträge zur Sicherheit	-0,076
1.4 Verbesserung der Erreichbarkeit	2,471
1.5 Regionale Effekte	0,304
1.6 Umwelteffekte	-0,458
1.7 Hinterlandanbindung von Häfen	0,179
1.8 Induzierter Verkehr	-0,893
Summe der Projektnutzen	2,572
<u>2 Investitionskosten</u>	<u>jährliche Kosten in Mio.EUR</u>
Investitionskosten der Wege	10,638
3 Nutzen-Kosten-Differenz	-8,066
Nutzen-Kosten-Verhältnis	0,2

Detailergebnisse

Fahrleistung		Lärmbelastung	
Kraftstoffverbrauch		Emissionsbelastung	
Fahrzeiten		Trennwirkung	
Betriebskosten		Sonstige	
Unfälle		Kosten	

Ergebnisse der Früherkennung (Ordnungszahl und Umschreibung)¹

1,0	1,1	1,6	1,7	1,95	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,0	X
-----	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

Schutzgebiete I. Priorität^{2, 3} werden durch das Ausbavorhaben in größerem Umfang (> 2 ha) geschnitten^{4, 5}

Umweltrisikoeinschätzung⁶

ja

nein

Detailinformationen zur Früherkennung

Bewertungsrelevante Projektmerkmale


Bautyp:	<input type="checkbox"/> Neubau	<input checked="" type="checkbox"/> Ausbau
Projektlänge:	<input checked="" type="checkbox"/> ≥ 10 km	<input type="checkbox"/> < 10 km
Gebietskategorie:	Zerschneidung⁴ (ha):	Tangierung⁵ (ha):
FFH-Gebiet (pSCI)	21,5	538,8
EU-Vogelschutzgebiet (SPA)		
Important Bird Area (IBA)		
Feuchtgebiet internationaler Bedeutung (Ramsar)		
Nationalpark		
Naturschutzgebiet (NSG)		59,6
Naturschutzgroßprojekt des Bundes		
Biosphärenreservat		
Naturpark		
Landschaftsschutzgebiet (LSG)	23,6	497,2
Unzerschnittener Verkehrsarmer Raum (UZV-R)	1,9	444,2

Erläuterungen

- Bei den Zahlen handelt es sich um eine ausschließlich ordinale Reihung, die aus EDV-Gründen numerisch erfolgt. Je niedriger die Ordnungszahl, desto höher ist die ermittelte Konflikthäufung.
- Zu den Schutzgebieten I. Priorität zählen Nationalparke, FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Naturschutzgroßprojekte des Bundes, Important Bird Areas und Feuchtgebiete internationaler Bedeutung.
- Zu den Schutzgebieten II. Priorität zählen Unzerschnittene Verkehrsarme Räume, Biosphärenreservate, Naturparke und Landschaftsschutzgebiete.
- Geschnitten/Zerschneidung bedeutet, dass ein Gebiet vom geplanten Streckenverlauf direkt betroffen wird, so dass es auch zu Flächeninanspruchnahme innerhalb des Gebiets käme. Es wurde eine generalisierte Trassenbreite von 50 m zu Grunde gelegt.
- Tangiert/Tangierung bedeutet, dass ein Gebiet in einem Abstand von < 500 m vom geplanten Streckenverlauf passiert wird und es somit durch indirekte Wirkungen beeinträchtigt würde. Ermittelt wurde die betroffene Fläche der jeweiligen Gebietskategorie innerhalb eines 1000 m breiten Korridors.
- Gemäß Abstimmung BMVBW und BMU wurden alle Projekte mit einer Ordnungszahl < 2,0 durch eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) vertieft untersucht. In Einzelfällen wurden auch Projekte mit höherer Ordnungszahl aufgrund ihrer räumlichen und naturschutzfachlichen Interdependenz mit anderen kritischeren Projekten einer URE unterzogen. Bei einigen spät in die Überarbeitung des BVWP eingestellten Projekten konnte nur noch die Früherkennung, jedoch nicht mehr die aus entsprechenden Ordnungszahlen resultierende URE durchgeführt werden.



Ergebnis

Ergebnis: 1 von 5 zu erreichenden Punkten der raumordnerischen Bewertung 
Projekt NI5154 ist für Verteilungs- und Entwicklungsziele von **partieller Bedeutung**

Begründung

Das Projekt mit verkehrlich überregionaler Bedeutung NI5154 verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Anbindung von Quakenbrück (Mittelzentrum) und Meppen (Mittelzentrum). Es leistet damit einen Beitrag zur Entwicklung eines durch weniger starke Strukturschwäche geprägten Teilraumes. Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation im Jahr 2015 keine Erreichbarkeitsdefizite.

Bewertungsgrundlagen

Vom Projekt NI5154 begünstigte raumordnerische Netzfunktionen:

Gesamtverkehr

Verbindung zwischen gleichartigen Zentren

- Verbindung zwischen Agglomerationszentren**
- Verbindung zwischen Oberzentren**
- Verbindung zwischen Mittelzentren**

Anbindung an Zentren

- Anbindung von Oberzentren an Agglomerationszentren**
- Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren**
- Anbindung von Flughäfen an zentrale Orte**

Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf einer oder mehreren raumordnerischen Relationen

Güterverkehr

Anbindung

- Anbindung von Häfen an ihr Hinterland**
- Anbindung von Güterverkehrszentren/KLV-Terminals**

keine Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf raumordnerischen Relationen

Zur Bewertung wird diejenige raumordnerische Relation herangezogen, die nach der Wertungstafel (s.u.) die höchste Punktzahl und Erreichbarkeitsverbesserung (bei Bewertungen gleicher Stufe) aufweist.

Raumordnerische Bewertung

Wirkung

Das Projekt NI5154 trägt durch erreichbarkeitsverbessernde Wirkung zur Stärkung des Systems der zentralen Orte bei. Die höchste Punktzahl wird auf der Relation Quakenbrück - Meppen erzielt.

Wertung

	Erreichbarkeitsdefizit				Erreichbarkeitsdefizit 2015 gemessen am Bundesdurchschnitt
	kein	weniger starkes	starkes	sehr starkes	
keine	○○○○○	●○○○○	●○○○○	●●○○○	Strukturschwäche siehe Raumordnungsbericht 2000 S.65 und EU-Fördergebiete Ziel 2
weniger starke	○●○○○	●○○○○	●●○○○	●●●○○	
starke	●○○○○	●●○○○	●●●○○	●●●●○	
sehr starke	●●○○○	●●●○○	●●●●○	●●●●●	

Raumordnerische Wertungsstufen

- 0 Punkte ○○○○○ keine Bedeutung/Wirkung
- 1 Punkt ●○○○○ partielle Bedeutung
- 2 Punkte ●●○○○ mittlere Bedeutung
- 3 Punkte ●●●○○ hohe Bedeutung
- 4 Punkte ●●●●○ sehr hohe Bedeutung
- 5 Punkte ●●●●● herausragende Bedeutung

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit auf dieser Relation tragen folgende Projekte bei:
NI5154 NI8156



Ergebnis: 2 von 5 zu erreichenden Punkten der städtebaulichen Bewertung ○ ○ ○ ● ●

Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine mittlere Bedeutung.

Begründung:

In den städtebaulich wirksamen innerörtlichen Streckenabschnitten mit insgesamt 1,7km Länge bestehen auf

- 0,9km Länge (53%) mittelhohe Handlungspotentiale, die in hohem Maße aktivierbar sind
- 0,5km Länge (29%) mittelhohe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind
- 0,3km Länge (18%) mittelhohe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind

In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Wirkungsbereiche:

Lage

Die von der Maßnahme betroffenen innerörtlichen Streckenabschnitte befinden sich auf

- 1,7km Länge (100%) in Gemeinden ländlicher Kreise von verstädterten Räumen

Örtliche Situation

Die städtebaulich wirksamen Streckenabschnitte verlaufen auf

- 1,7km Länge (100%) durch Dorflagen

Konflikte

Ohne Maßnahmen sind hohe tägliche Verkehrsmengen auf einer Länge von

- 1,1km in Dörfern zu erwarten.

Maßnahmenwirkungen:

Entlastungseffekte

Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 1,7km abnehmen. Die Entlastung ist dabei auf 1,0km stark, auf 0,7km mittel. In den entlasteten Streckenabschnitten verbleiben auf

- 1,7km tägliche Verkehrsmengen in verträglicher Höhe

Kartenausschnitt



Exemplarischer Straßenraum in der typischen Ortsdurchfahrt



Kraftstoffverbrauch [Mio. l/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	71,486	34,810	21,381	127,677
Pkw	71,951	35,039	21,521	128,511
Lkw	28,783	13,730	1,105	43,618
Lkw	28,976	13,821	1,112	43,909
Lz	34,271	16,340	1,313	51,924
Lz	34,500	16,449	1,322	52,271
Bus	4,903	2,336	0,186	7,425
Bus	4,936	2,352	0,188	7,476
Ges	139,443	67,216	23,985	230,644
Ges	140,363	67,661	24,143	232,167

Kraftstoffverbrauchsveränderung [Mio. l/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	-0,465	-0,229	-0,140	-0,834
%	-0,65	-0,66	-0,65	-0,65
Lkw	-0,193	-0,091	-0,007	-0,291
%	-0,67	-0,66	-0,63	-0,67
Lz	-0,229	-0,109	-0,009	-0,347
%	-0,67	-0,67	-0,69	-0,67
Bus	-0,033	-0,016	-0,002	-0,051
%	-0,67	-0,68	-1,08	-0,69
Ges	-0,920	-0,445	-0,158	-1,523
%	-0,66	-0,66	-0,66	-0,66

B 213 w Meppen (A31) - w Cloppenburg (B68)Projekt-Nr.:
NI5154

Fahrleistung

Niedersachsen

Fahrleistung [Mio. Fz*km/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	1215,734	591,540	362,340	2169,614
Pkw	1216,909	592,111	362,692	2171,712
Lkw	177,989	84,847	6,836	269,672
Lkw	179,407	85,522	6,890	271,819
Lz	111,814	53,301	4,295	169,410
Lz	112,704	53,725	4,329	170,758
Bus	20,254	9,655	0,778	30,687
Bus	20,415	9,732	0,784	30,931
Ges	1525,791	739,343	374,249	2639,383
Ges	1529,435	741,090	374,695	2645,220

Fahrleistungsveränderung [Mio. Fz*km/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	-1,175	-0,571	-0,352	-2,098
%	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10
Lkw	-1,418	-0,675	-0,054	-2,147
%	-0,80	-0,80	-0,79	-0,80
Lz	-0,890	-0,424	-0,034	-1,348
%	-0,80	-0,80	-0,79	-0,80
Bus	-0,161	-0,077	-0,006	-0,244
%	-0,79	-0,80	-0,77	-0,80
Ges	-3,644	-1,747	-0,446	-5,837
%	-0,24	-0,24	-0,12	-0,22

FZ-Gruppe	Fahrzeit [Mio. Kfzh/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	16,326	7,889	4,764	28,979
Pkw	16,031	7,746	4,679	28,456
Lkw	2,464	1,170	0,091	3,725
Lkw	2,475	1,176	0,092	3,743
Lz	1,548	0,736	0,058	2,342
Lz	1,555	0,739	0,058	2,352
Bus	0,280	0,133	0,010	0,423
Bus	0,282	0,134	0,010	0,426
Ges	20,618	9,928	4,923	35,469
Ges	20,343	9,795	4,839	34,977

FZ-Gruppe	Fahrzeitveränderung [Mio. Kfzh/a]			Summe
	Werktag	Urlaub	Sonntag	
Pkw	0,295	0,143	0,085	0,523
%	1,81	1,81	1,78	1,80
Lkw	-0,011	-0,006	-0,001	-0,018
%	-0,45	-0,51	-1,10	-0,48
Lz	-0,007	-0,003	0,000	-0,010
%	-0,45	-0,41	0,00	-0,43
Bus	-0,002	-0,001	0,000	-0,003
%	-0,71	-0,75	0,00	-0,71
Ges	0,275	0,133	0,084	0,492
%	1,33	1,34	1,71	1,39

Bewertungsrelevante Kosten ohne Erhaltungsanteil [Mio.EUR]:

Grunderwerb:	15,6
Erd- und Grundbau:	46,8
Deckenbau:	37,4
Ingenieurbauwerke:	78,0
Ausstattung/Sonstiges:	40,5
Summe:	218,3

Erhaltungskosten für vorhandene Fahrbahn [Mio.EUR]:

Grunderwerb:
Bau:

Kostenanteil Dritter [Mio.EUR]:

Grunderwerb:
Bau:

FZ-Gruppe	Emissionen [t/a]				
	CO	CH	NOx	SO2	CO2
1.Zeile: Vergleichsfall					
2.Zeile: Planfall					
Pkw	2329,648	130,059	318,558	8,839	312818,408
Pkw	2336,420	129,726	320,160	8,849	313166,376
Lkw	111,061	57,089	223,735	2,816	111509,542
Lkw	112,470	57,212	225,764	2,844	112606,937
Lz	64,461	59,305	337,218	3,552	141006,361
Lz	64,856	59,497	339,416	3,579	142104,051
Bus	15,804	11,840	74,713	0,552	21908,327
Bus	15,885	11,875	75,210	0,556	22062,249
Ges	2520,974	258,293	954,224	15,759	587242,638
Ges	2529,631	258,310	960,550	15,828	589939,613

FZ-Gruppe	Emissionsveränderung [t/a]				
	CO	CH	NOx	SO2	CO2
Pkw	-6,772	0,333	-1,602	-0,010	-347,968
%	-0,29	0,26	-0,50	-0,11	-0,11
Lkw	-1,409	-0,123	-2,029	-0,028	-1097,395
%	-1,27	-0,22	-0,91	-0,99	-0,98
Lz	-0,395	-0,192	-2,198	-0,027	-1097,690
%	-0,61	-0,32	-0,65	-0,76	-0,78
Bus	-0,081	-0,035	-0,497	-0,004	-153,922
%	-0,51	-0,30	-0,67	-0,72	-0,70
Ges	-8,657	-0,017	-6,326	-0,069	-2696,975
%	-0,34	-0,01	-0,66	-0,44	-0,46



FZ-Gruppe	Emissionen [t/a]				
	Benzol	Ruß	B(a)P	Staub	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall					
2. Zeile: Planfall					
Pkw	6,220	4,614	0,000	7,697	315624,043
Pkw	6,208	4,640	0,000	7,740	315980,119
Lkw	1,103	3,274	0,002	6,735	111915,357
Lkw	1,106	3,313	0,002	6,808	113016,456
Lz	1,115	2,252	0,002	5,734	141480,000
Lz	1,119	2,267	0,002	5,765	142580,552
Bus	0,226	0,378	0,000	0,944	22012,784
Bus	0,226	0,379	0,000	0,947	22167,327
Ges	8,664	10,518	0,004	21,110	590991,888
Ges	8,659	10,599	0,004	21,260	593703,932

FZ-Gruppe	Emissionsveränderung [t/a]				
	Benzol	Ruß	B(a)P	Staub	Summe
Pkw	0,012	-0,026	0,000	-0,043	-356,076
%	0,19	-0,56	0,00	-0,56	-0,11
Lkw	-0,003	-0,039	0,000	-0,073	-1101,099
%	-0,27	-1,19	0,00	-1,08	-0,98
Lz	-0,004	-0,015	0,000	-0,031	-1100,552
%	-0,36	-0,67	0,00	-0,54	-0,78
Bus	0,000	-0,001	0,000	-0,003	-154,543
%	0,00	-0,26	0,00	-0,32	-0,70
Ges	0,005	-0,081	0,000	-0,150	-2712,044
%	0,06	-0,77	0,00	-0,71	-0,46