

# 1 Gesamtprojekt

## B 74 OU Ritterhude

### 1.1 Übersicht

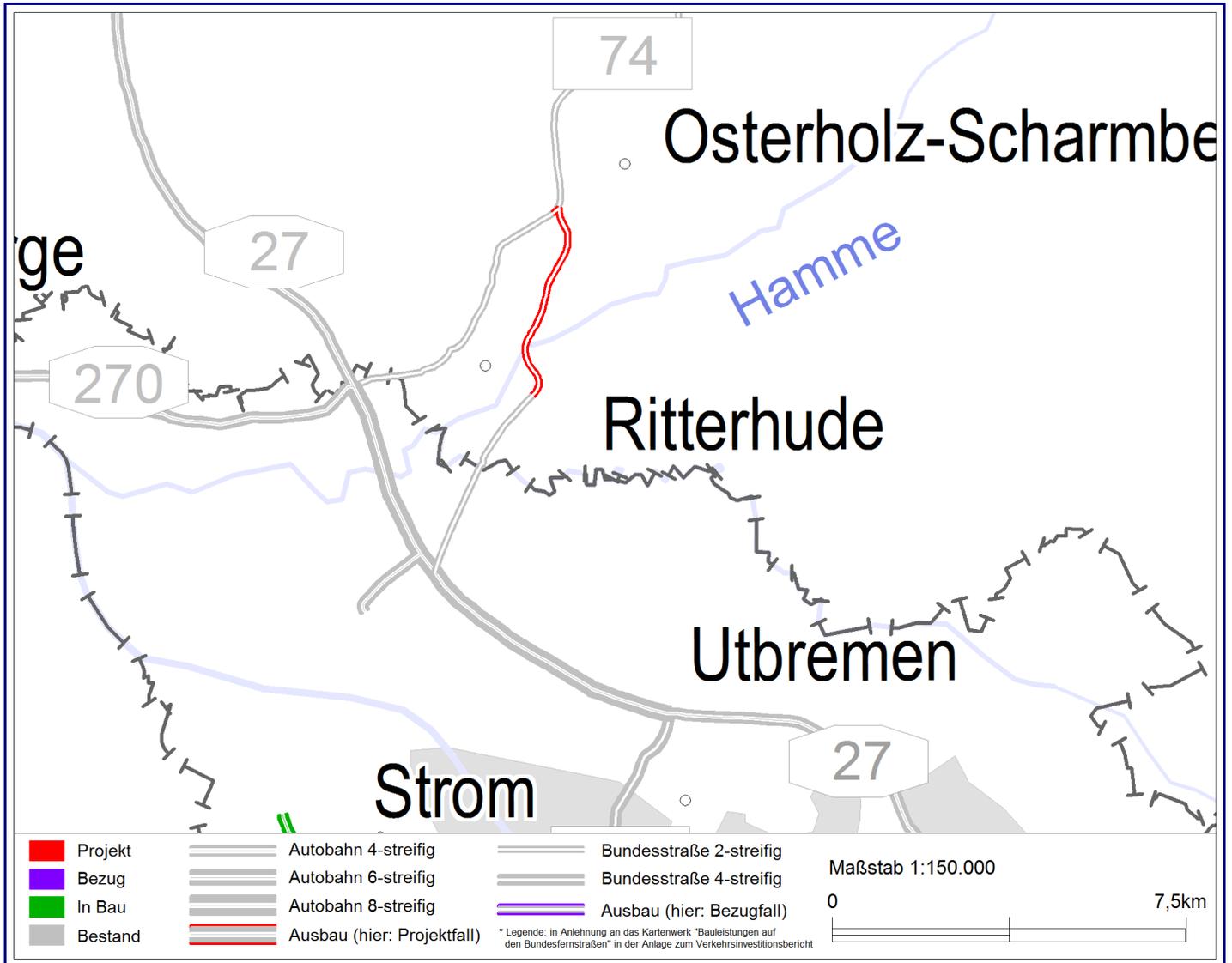


Abb. 1: Lage der Maßnahme

## 1.2 Grunddaten

Projektnummer	B74-G10-NI
Bundesland	Niedersachsen
Straße	B 74
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	4,6 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände	Linienbestimmung / Trassenfestlegung beantragt am 27.04.2012
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	12.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	21.000 Kfz/24h

<b>Dringlichkeitseinstufung</b>	<b>Vordringlicher Bedarf (VB)</b>
---------------------------------	-----------------------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
<b>Gesamtprojektkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	27,9	-	-
<b>Ausbau-/Neubaukosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	27,9	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
Summe Dritter		0,0	
<b>Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten</b> (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
<b>Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP</b> (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	27,9	-	-
<b>Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten</b> (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 <sup>1)</sup> )	26,9	-	-

1) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	>10
Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	mittel

### Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

## Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Damit der Landkreis Osterholz von wirtschaftlichen Impulsen profitieren kann, soll eine gute Erreichbarkeit des Güterverkehrszentrums (GVZ) in Bremen und der Häfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg insbesondere durch die Verlegung der B 74 im Bereich Scharmbeckstotel/ Ritterhude mit Anschluss an den Knotenpunkt A 27/ A 281 ermöglicht werden. Mit der B 74 wird der Verkehr gebündelt und das nachgeordnete Straßennetz entlastet und durch die Verlegung die Verkehrssituation und die Lebensqualität in den Ortsdurchfahrten deutlich verbessert.

## 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

### Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

[LPL\\_1\\_1\\_B74-G10-NI\\_Lageplan\\_01.pdf](#) (1.9MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

[LPL\\_2\\_1\\_B74-G10-NI\\_Übersichtskarte\\_Linie\\_25000\\_12-04-25.pdf](#) (6.6MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

[LPL\\_3\\_1\\_B74-G10-NI\\_Übersichtskarte-Hauptvarianten\\_25000\\_12-04-25.pdf](#) (6.7MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

### Betroffene Kreise

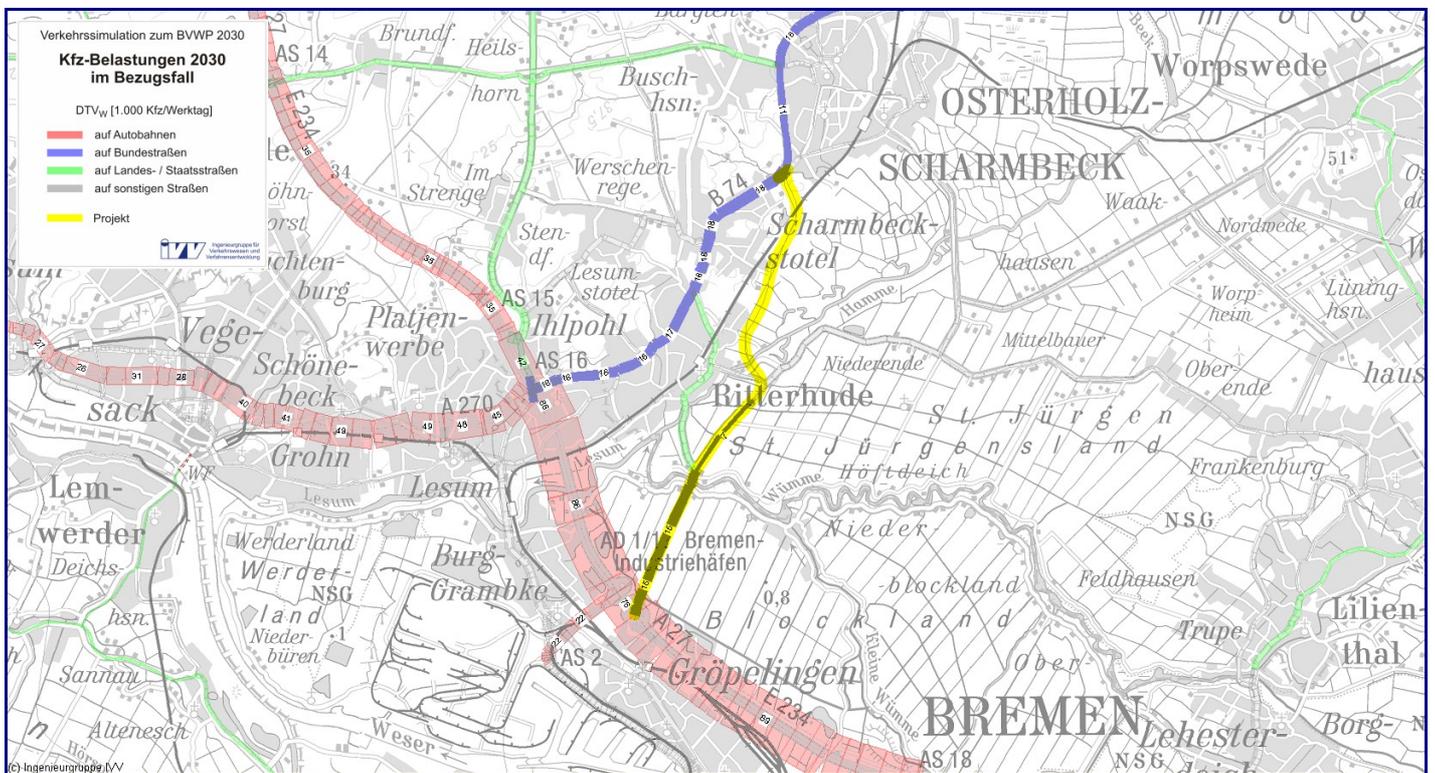
Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Niedersachsen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Osterholz, Landkreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Osterholz - Verden (34)

## 1.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

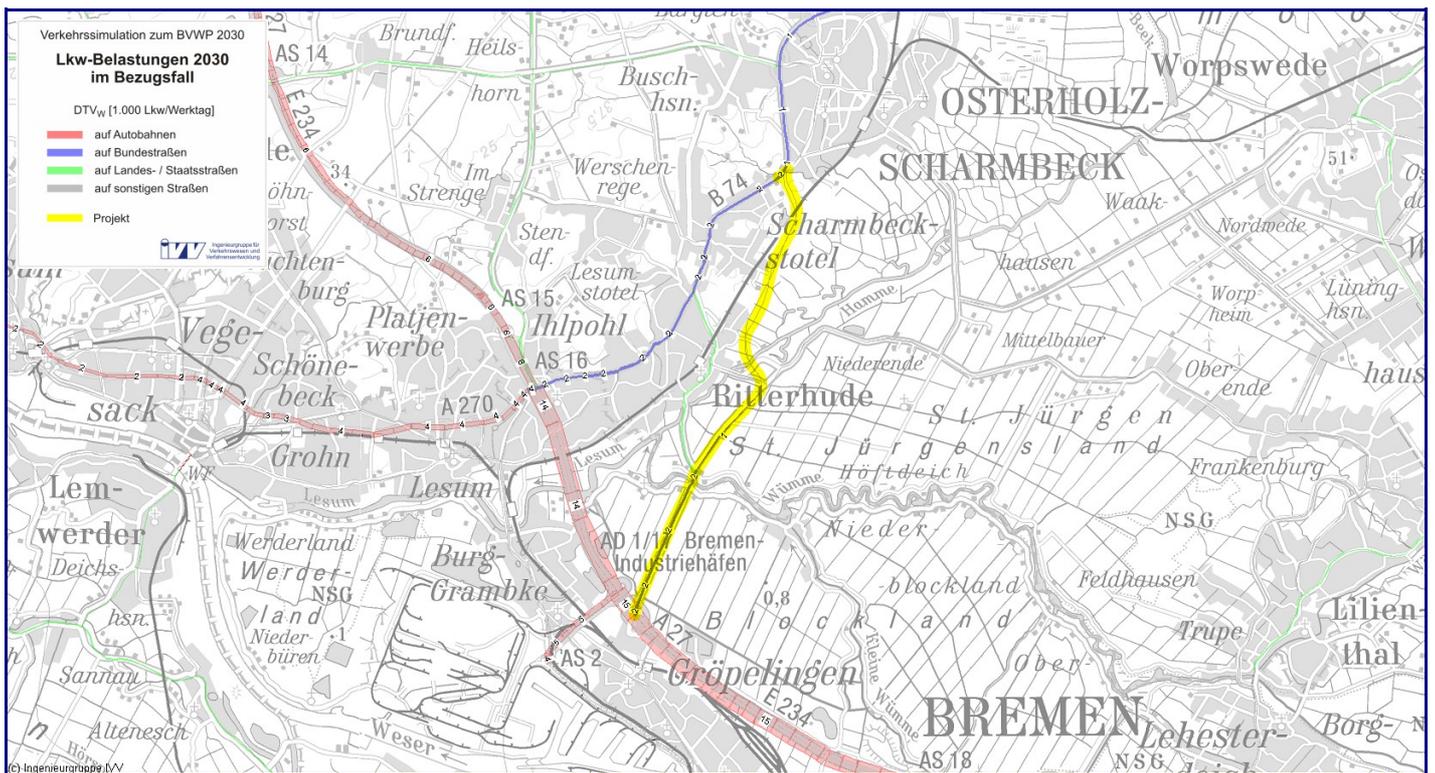
Eine Westvariante wurde nach intensiver Suche und Prüfung von Realisierungsmöglichkeiten aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeschlossen. Westvarianten wurden in der FFH - Ausnahmepfung als unzumutbare Alternative verworfen.

## 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).



**Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Bezugsfall 2030**



**Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Bezugsfall 2030**

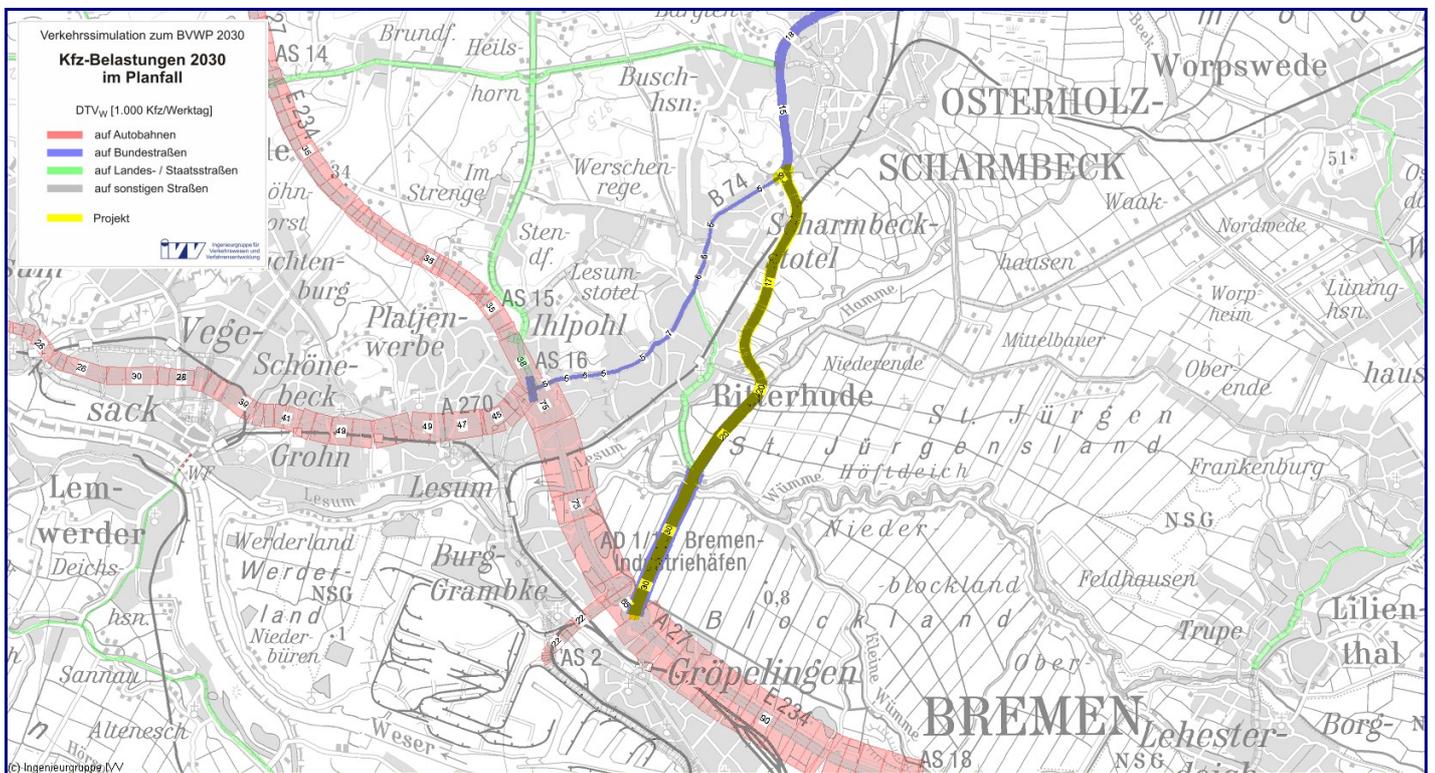


Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Planfall 2030

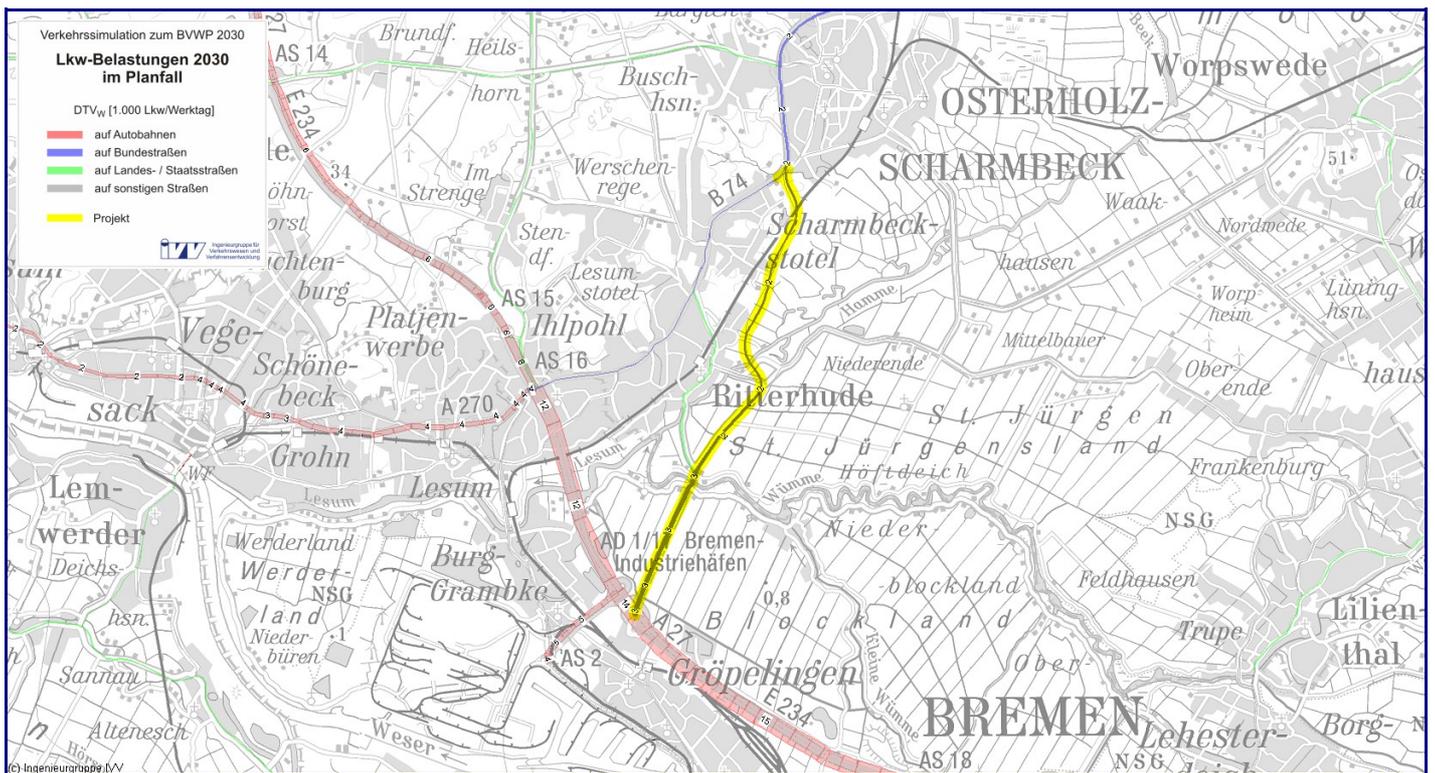
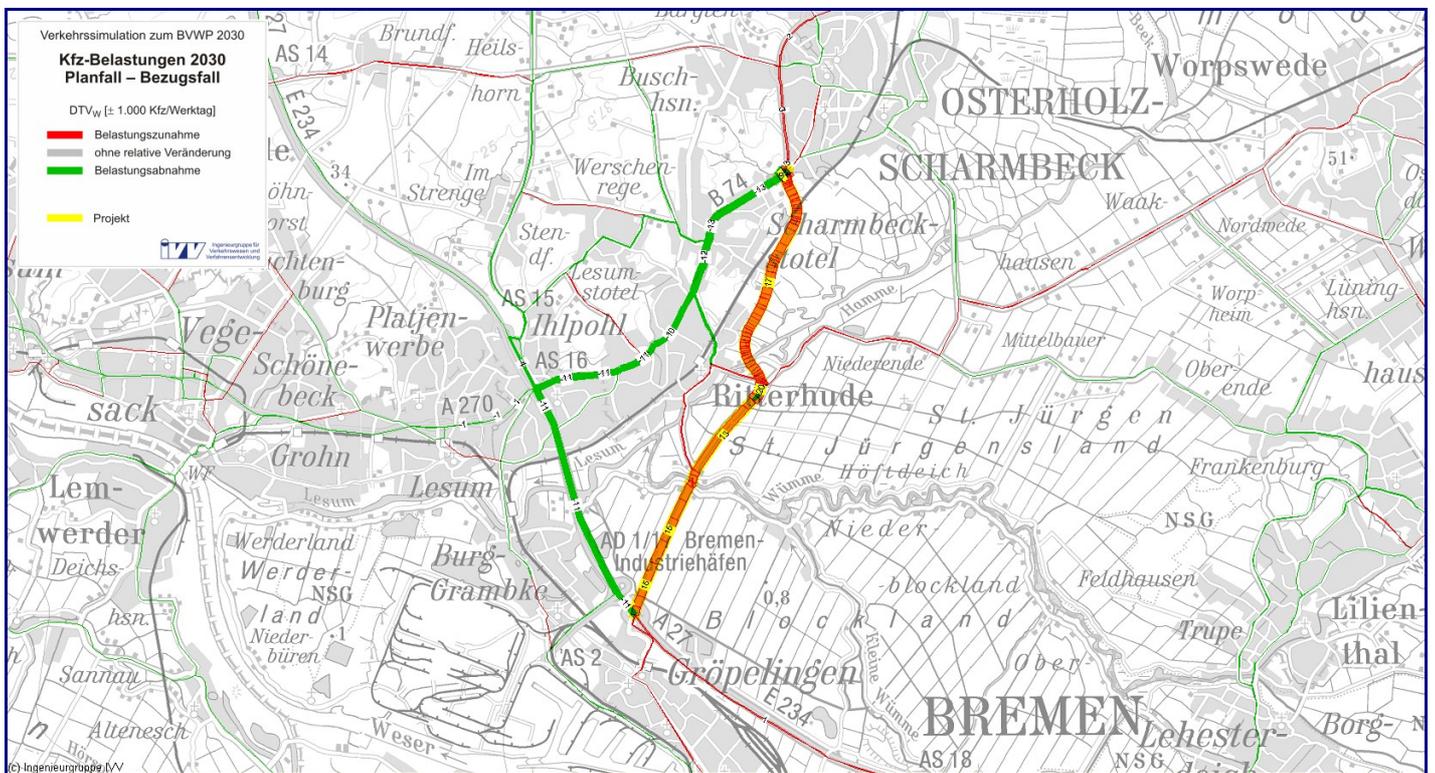
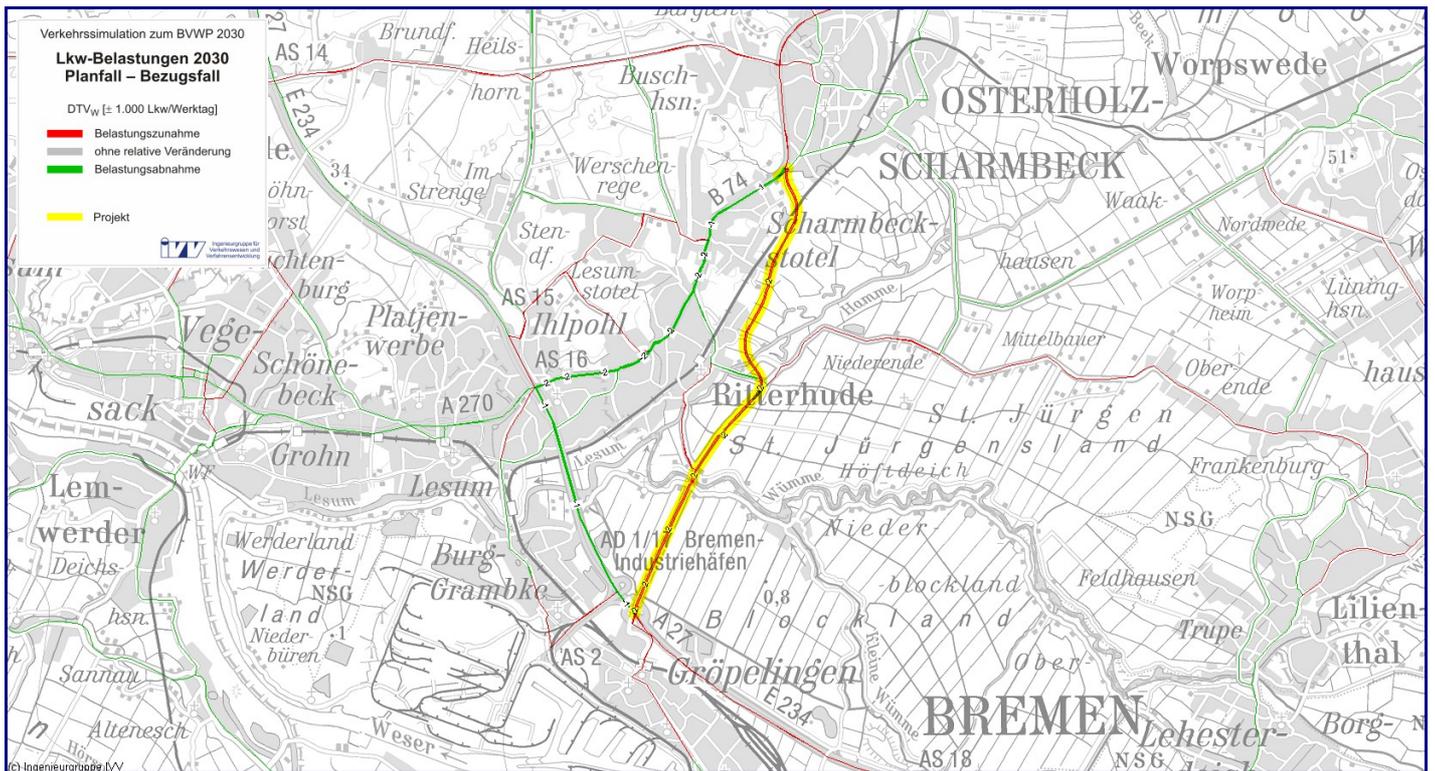


Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV<sub>w</sub> im Planfall 2030



**Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV<sub>w</sub> zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030**



**Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV<sub>w</sub> zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030**

## 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen	
<b>Verkehrsbelastungen auf dem Projekt</b>		
mittlere Kfz-Belastungen		
im Bezugsfall	12.000	Kfz/Tag
im Planfall	21.000	Kfz/Tag
mittlerer Lkw-Anteil		
im Bezugsfall	9	%
im Planfall	9	%
<b>Verkehrswirkungen im Planfall</b>		
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> im Personenverkehr (PV)	-1,91	Mio. Pkw-km/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-km/a
davon aus induziertem Verkehr	1,54	Mio. Pkw-km/a
Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im PV	-0,65	Mio. Pkw-h/a (88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,02	Mio. Pkw-h/a
Veränderung der <b>Reisezeit</b> im PV	-0,91	Mio. Personen-h/a (91 % Fahrzweck Privat, 9 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Personen-h/a
davon aus induziertem Verkehr	0,02	Mio. Personen-h/a
Veränderung der <b>Betriebsleistung</b> Güterverkehr (GV)	-0,44	Mio. Lkw-km/a
Veränderung der <b>Fahrzeugeinsatzzeiten</b> im GV	-0,05	Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km	-0,05	Mio. Lkw-h/a
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km	-0,00	Mio. Lkw-h/a
Veränderung der <b>Kraftstoffverbräuche (PV+GV)</b>		
Benzin	-0,21	Mio. l/a
Diesel	-0,26	Mio. l/a
Gas	-0,08	Mio. l/a
Elektro	-0,04	Mio. kWh/a

Veränderung der <b>Abgasemissionen (PV+GV)</b>	Pkw	Lkw	Kfz	
Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	-1,78	-0,35	-2,13	t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-20,41	0,09	-20,32	t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )	-1.095,78	-313,51	-1.409,29	t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	-0,17	0,00	-0,17	t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	-0,04	-0,00	-0,04	t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	-0,01	-0,00	-0,01	t/a
<b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>				
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	0,00		Tsd. h/a	
Veränderung der <b>Trennwirkungen</b>	-20,12		Tsd. Personen-h/a	

## 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		<b>Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]</b>	<b>Barwert der Nutzen [Mio. €]</b>
<b>Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr</b>	<b>NB</b>	<b>4,292</b>	<b>107,305</b>
Fahrzeughalterkosten		0,406	10,162
Betriebsführungskosten (Personal)		3,096	77,397
Betriebsführungskosten (Betrieb)		0,790	19,746
<b>Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege</b>	<b>NW</b>	<b>-0,045</b>	<b>-1,122</b>
<b>Veränderung der Verkehrssicherheit</b>	<b>NS</b>	<b>0,465</b>	<b>11,619</b>
<b>Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr</b>	<b>NRZ</b>	<b>4,977</b>	<b>124,443</b>
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,587	14,672
<b>Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr</b>	<b>NTZ</b>	<b>0,088</b>	<b>2,203</b>
<b>Veränderung der impliziten Nutzen</b>	<b>NI</b>	<b>0,357</b>	<b>8,925</b>
<b>Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur</b>	<b>NL</b>	<b>-0,038</b>	<b>-0,953</b>
<b>Veränderung der Geräuschbelastung</b>	<b>NG</b>	<b>0,052</b>	<b>1,303</b>
Innerorts	NGi	0,224	5,594
Ausserorts	NGa	-0,172	-4,291
<b>Veränderung der Abgasbelastungen</b>	<b>NA</b>	<b>0,246</b>	<b>6,161</b>
Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	NA1	0,033	0,820
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,001	0,031
Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> )	NA3	0,204	5,109
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	0,007
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,008	0,189
Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	NA6	0,000	0,004
<b>Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen</b>	<b>NT</b>	<b>0,129</b>	<b>3,219</b>
<b>Veränderung der Zuverlässigkeit</b>	<b>NZ</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Gesamtnutzen</b>		<b>10,523</b>	<b>263,092</b>

## Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	4,08	-
Aus- und Neubaukosten	22,79	-
<b>Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten</b>	<b>26,87</b>	<b>23,472</b>

## Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	263,1 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	23,5 Mio. €
<b>Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)</b>	<b>&gt;10</b>

<b>Grundlagen der Barwertermittlung</b>	
Dauer der noch ausstehenden Planungen	114 Monate
Dauer der Bauphase	24 Monate
Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)	43 Jahre

## 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

### Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert]	6,511
--	-------

Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	hoch
<p>Die Neubaustrecke umfährt Siedlungsgebiete von Ritterhude innerhalb von Grünlandflächen, die als SPA-Gebiet ausgewiesen sind. Laut der in der Ländermeldung vorliegenden FFH-VS sind erhebliche Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes wahrscheinlich. Ein weiteres Natura 2000-Gebiet befindet sich innerhalb der Wirkzone der Trasse, so dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können. Das Vorhaben überquert die Hamme und eine Lebensraumachse (feucht) entlang des Fließgewässers mit einer Brücke. Das Überschwemmungsgebiet wird von der Trasse randlich durchfahren und durch die Brücke nur teilweise überspannt. Weitere Konflikte resultieren aus der randlichen Durchfahrung eines BfN-Kern- und überlagerten BfN-Großraumes (Feucht- und Waldlebensräume). Ein LSG wird randlich zerschnitten. Insgesamt besteht eine hohe Umweltbetroffenheit.</p>	

# Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

## Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierte Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung	
		Differenz	Planfall- Bezugsfall	Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.1	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner	-	-	-	-
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	716	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,172	-4,291
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO <sub>2</sub> ) (bestehend aus CO <sub>2</sub> aus Betrieb und CO <sub>2</sub> -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	-1.146,487	t/a	0,166	4,156
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO <sub>x</sub> )	-2,129	t/a	0,033	0,820
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	-20,318	t/a	0,001	0,031
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	-0,166	t/a	0,000	0,007
	Feinstaub-Emissionen	-0,039	t/a	0,008	0,189
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO <sub>2</sub> )	-0,012	t/a	0,000	0,004
	<b>Nutzensumme Umwelt</b>				<b>6,511</b>

## Umweltbeitrag Teil 2

(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		je Kriterium
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	10,5	ha	2,30	ha/km	hoch
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					hoch
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	1	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	1	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	14,6	ha	3,19	ha/km	hoch
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					hoch
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	3,4	km	0,75	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	0,0	km	0,00	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	13,3	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	1,3	km	0,29	km/km	hoch
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0	ha	-	-	gering
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	17,4	ha	3,82	ha/km	mittel

## Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte

1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten	-
2	<b>Querungshilfen eingeplant</b>	<b>X</b>
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	-
4	Sonstiges:	-
		-
Die zusätzlichen Sachverhalte führen		
	zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-
	zu keiner Veränderung des Ergebnisses	X
	zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-

## Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 8 und 9 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

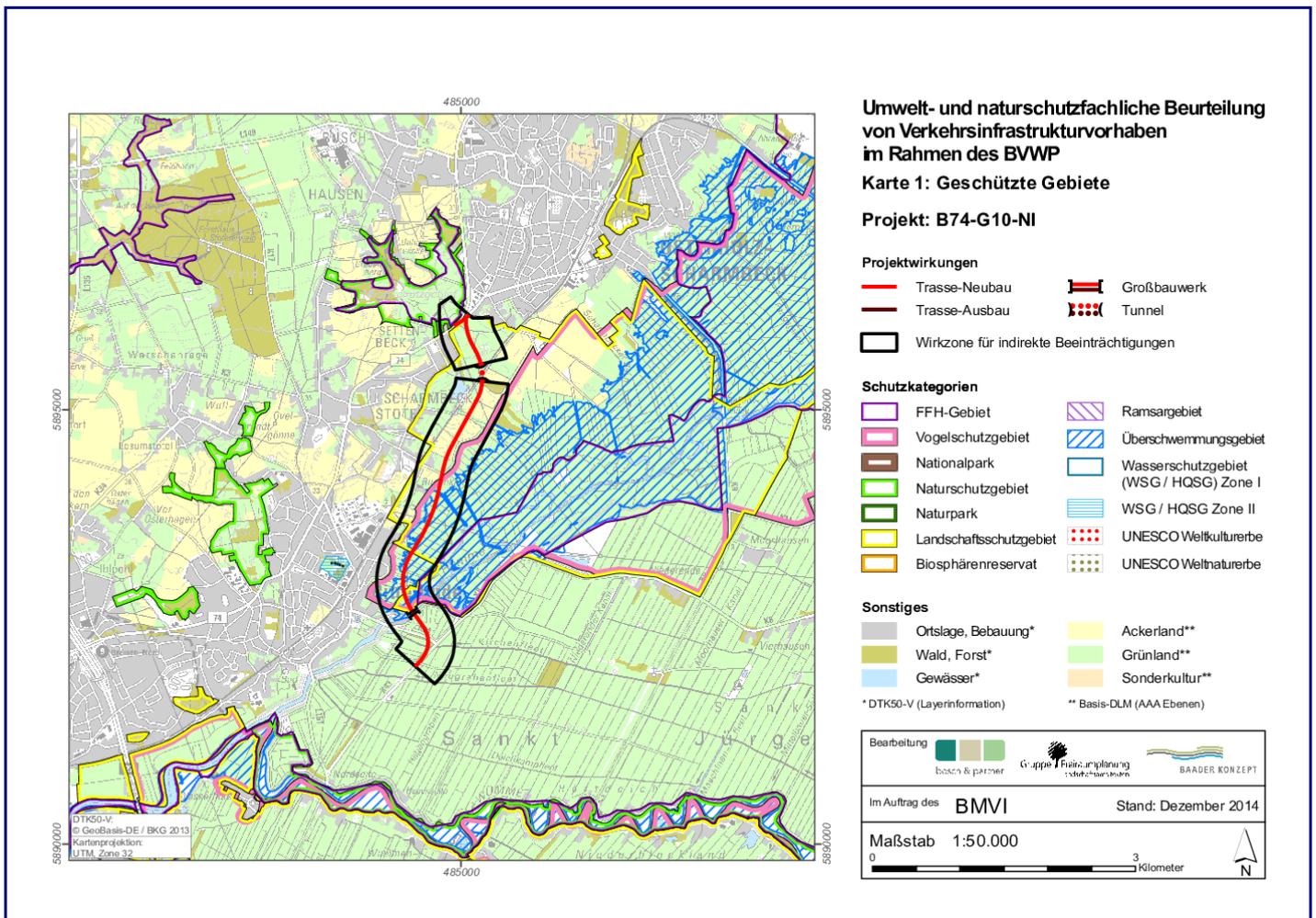


Abb. 8: Geschützte Gebiete

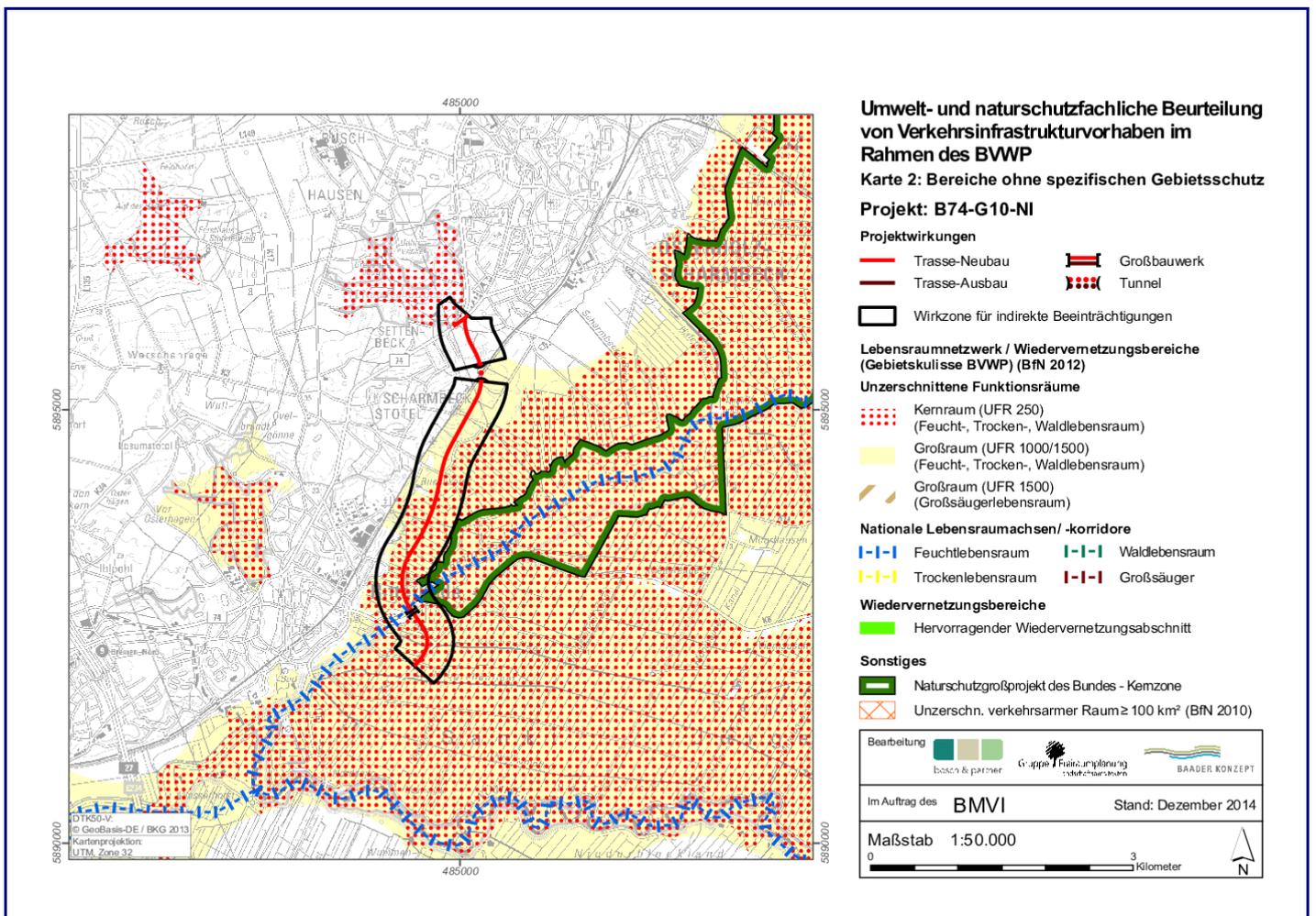


Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

## 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Nicht bewertungsrelevant.

# 1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

## Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt **eine mittlere städtebauliche Bedeutung**.

## Begründung

Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis und zusammenfassende Beurteilung:

	<b>Straßenraumeffekte</b>	<b>Sanierungseffekte</b>	<b>Flächen- und Erschließungseffekte</b>
Wirksamkeitsgrad	63,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++		
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung	mittel		

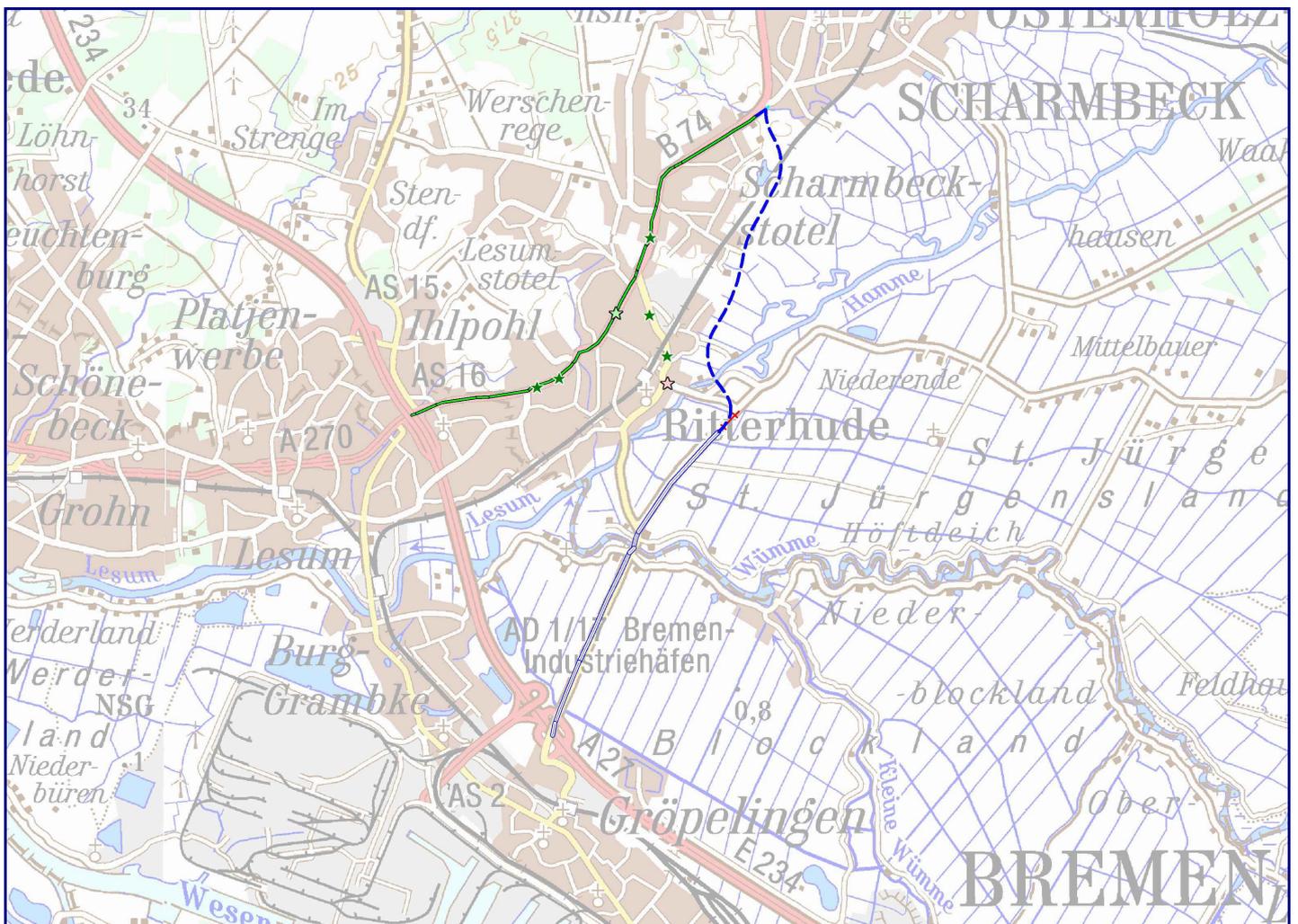
Hinweis: Das Projekt ist mit seinen Wirkungsbereichen am Ende des Abschnitts kartografisch dargestellt.

## Entlastungswirkungen

Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung ( <b>Straßenraumeffekte</b> )	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	<b>3.900 m (96% Längenanteil)</b>
Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	<b>2.500 m (63% Längenanteil)</b>
Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen: <b>Osterholz-Scharmbeck-Scharmbeckstotel, Ritterhude</b>	
Entlastungen, die Aufwertungen in der Straßenrandnutzung wie Fassadensanierung, Umgestaltungen, Umnutzungen etc. ermöglichen ( <b>Sanierungseffekte</b> )	
Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	
Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten ( <b>Flächen- und Erschließungseffekte</b> )	
Verbesserungen stellen sich ein für	-
Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	

## Belastungswirkungen

Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Reduktion von Umgestaltungspotentialen ( <b>Straßenraumeffekte</b> )	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	<b>200 m (4% Längenananteil)</b>
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
<b>Osterholz-Scharmbeck-Scharmbeckstotel, Ritterhude</b>	
Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können ( <b>Sanierungseffekte</b> )	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	
Beeinträchtigungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren, z.B. wegen Verschlechterung ihrer Erschließung ( <b>Flächen- und Erschließungseffekte</b> )	
Beeinträchtigende Wirkungen stellen sich ein für	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
-	



## Abb. 10: Städtebaulische Beurteilung

Legende	
★	Abschnitte mit Straßenraumeffekten
●	Abschnitte mit Sanierungseffekten
◆	Siedlungsareale mit Flächen- und Erschließungseffekten
.....	Neu- oder Ausbaumaßnahme des zu prüfenden Projekts
-----	Neu- oder Ausbaumaßnahmen von in der Nähe gelegenen anderen Projekten

Abb. 11: Legende zu Abbildung 10

## 1.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.