

Petition

gegen

den Bau der B212neu
Teilabschnitte 2 + 3

Harmenhausen – Bremen (Anschluss an die A281)

Für

klimafreundliche Alternativen



Interessengemeinschaft
B212neu e.V.
Sandhauser Weg 50
27751 Delmenhorst

eMail: IGB212neu@aol.com
website: www.IGB212neu.de

Auszug aus den Unterlagen für die „Angebotsplanung B212neu“

Mit der Planung werden unter anderem folgende Ziele verfolgt:

- Der überörtliche Verkehr wird gebündelt auf einer leistungsfähigen und sicheren Straße geführt.
- Die Hafenstandorte Nordenham, Brake und Bremen werden besser vernetzt.
- Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen wird deutlich verbessert, insbesondere für den Landkreis Wesermarsch mit seinen Mittelzentren Brake und Nordenham.
- Die umliegenden Ortsdurchfahrten werden entlastet und so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften verbessert.



Die Planung des Neubaus der Bundesstraße 212 zwischen **Harmenhausen** und **der Anbindung an die Autobahn 281** ist ein gemeinschaftliches Projekt der Länder Niedersachsen und Bremen.

Mit dieser neuen Verbindung werden das **Netz der Bundesfernstraßen geschlossen** und verschiedene Verbesserungen herbeigeführt.

Das bisher angenommene Kosten-Nutzen-Verhältnis von 4,5 halten wir angesichts bestehender Inflation, drastisch gestiegener Baukosten und nachfolgender Argumentation nicht für realistisch...

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Fehlende Grundlagen

Ziel: Die umliegenden Ortsdurchfahrten werden entlastet und so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften verbessert.

B 212n - Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) - Variantenvergleich

Quelle:

KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM

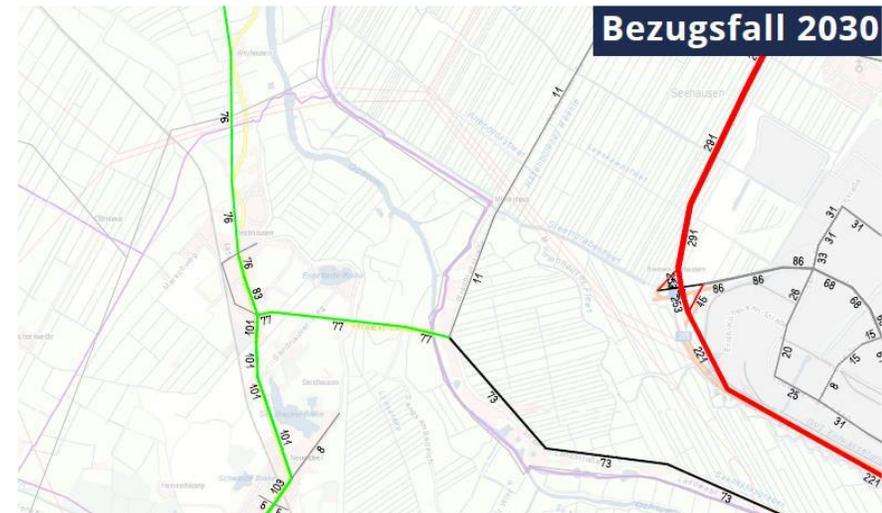
212

Freie
Hansestadt
Bremen

Niedersachsen

Bewertung:

Aktuelle Verkehrszahlen von ca. 8.000 Kfz täglich in den Ortsdurchfahrten erfordern keinen Neubau einer Bundesstraße!



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Fehlende Grundlagen

Ziel: Die umliegenden Ortsdurchfahrten werden entlastet und so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften verbessert.

B 212n - Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) - Variantenvergleich

Quelle: **KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM**

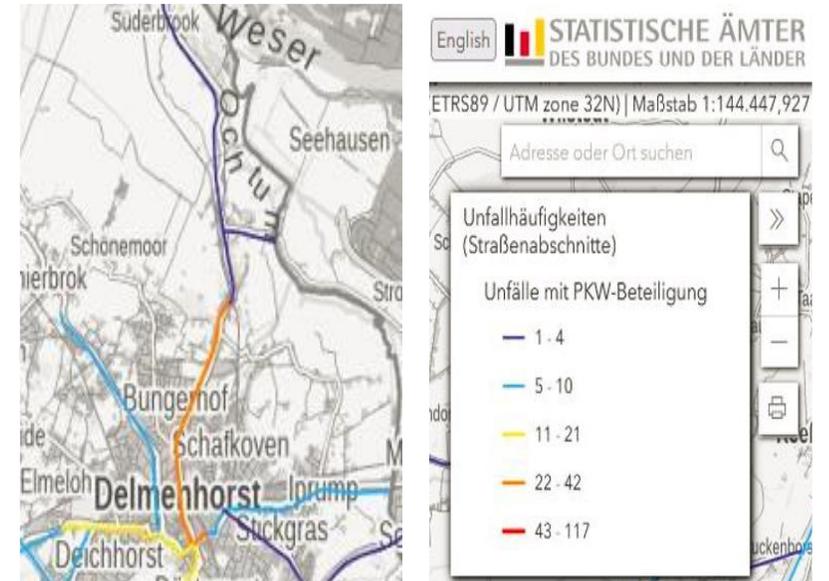
212

Freie
Hansestadt
Bremen

Niedersachsen

Bewertung:

Die Unfallhäufigkeit in den umliegenden Ortschaften mit Pkw-Beteiligung liegt aktuell auf der niedrigsten Stufe (1-4 Unfälle jährlich).



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

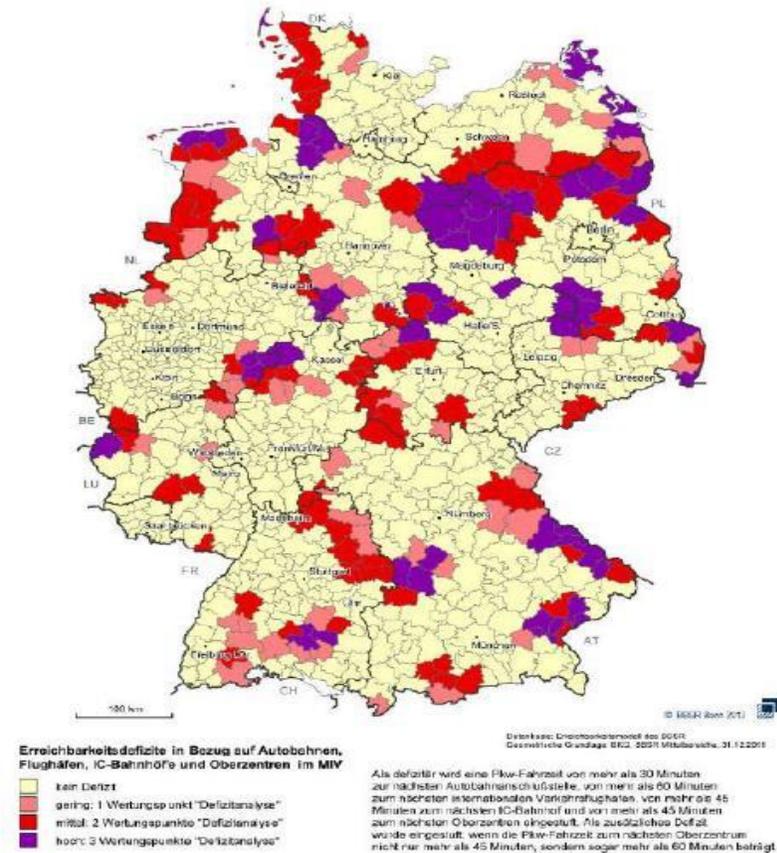
Fehlende Grundlagen

1. Erreichbarkeitsdefizite für die Wesermarsch LIEGEN NICHT VOR:

Stellungnahme zum BVWP-Projekt B 212n, 2.8.2016



Abbildung 12: Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten Straße



Quelle: BMI und BBSR, Entwurf der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse, 2014, S. 49

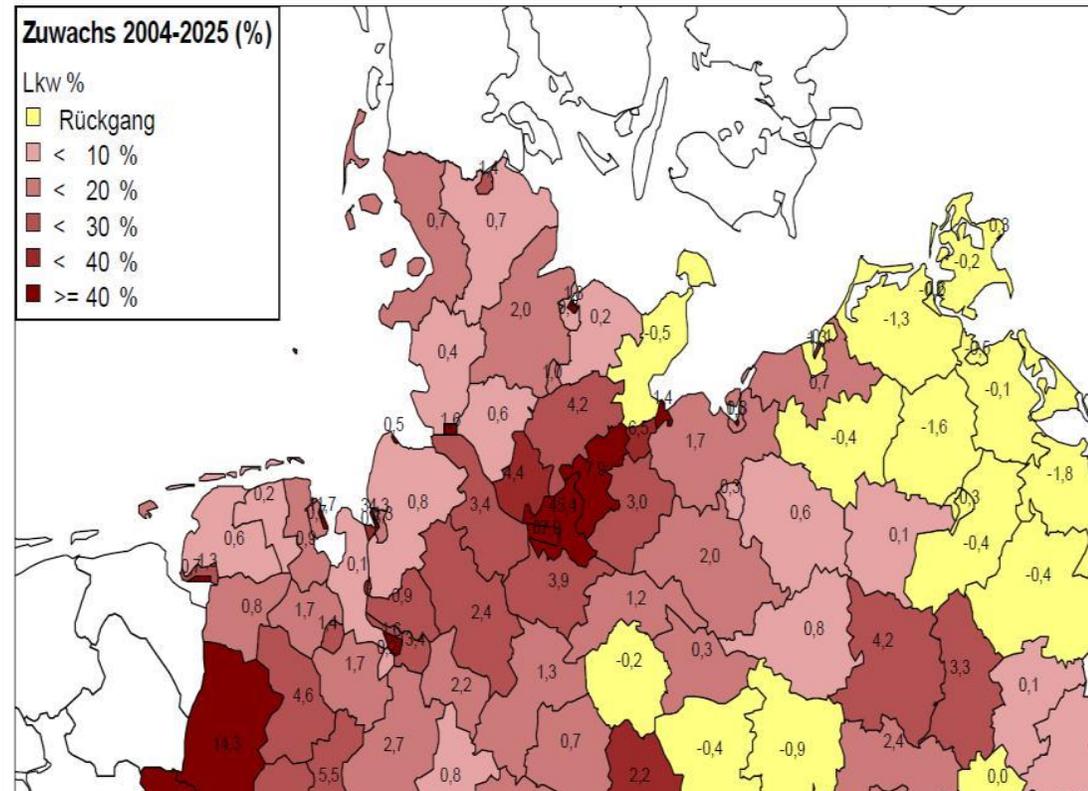
FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Fehlende Grundlagen

**2. Eine Steigerung
des TRANSPORTaufkommens
für die Wesermarsch
LIEGT NICHT VOR:**

Abbildung 5-18: Veränderung des Transportaufkommens 2004-2025 Straße

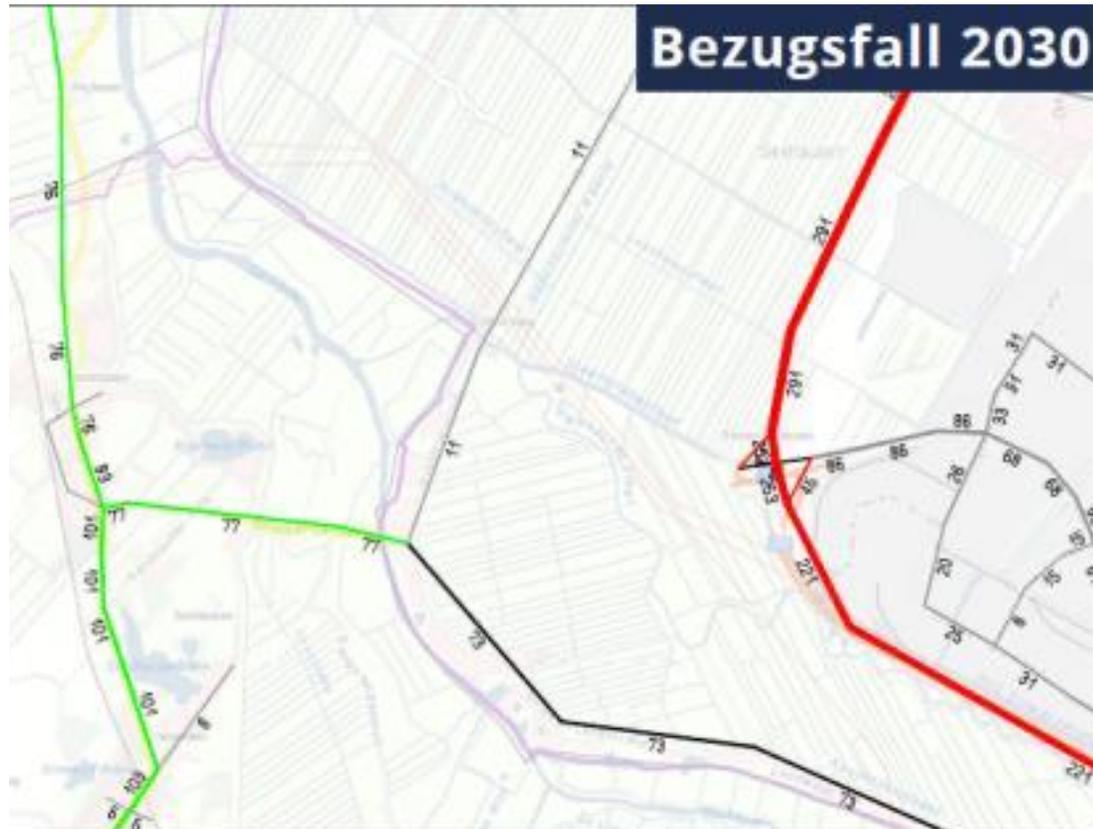
(Zonenbeschriftung: Absolute Veränderung 2004-2025 in Mio. t)



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Fehlende Grundlagen

**3. Eine Steigerung
des Verkehrsaufkommens
im vorhandenen Straßennetz
LIEGT NICHT VOR:**



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Umkehrung der Ziele: Belastung statt Entlastung

Ziel:

Die umliegenden Ortsdurchfahrten werden entlastet und so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften verbessert.

Quelle:

B 212n – Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) – Variantenvergleich

KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM



Bewertung:

Durch den Bau der B212neu entsteht u.a. eine **Verdoppelung!! der Verkehrsbelastung in der Ortschaft Deichhausen/Sandhausen** auf 15.400 Kfz täglich sowie eine Erhöhung auf 11.700 Kfz Richtung Delmenhorst (L875) und eine Abnahme auf 6.300 Kfz Richtung Strom (L877).



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Umkehrung der Ziele: Belastung statt Entlastung

Ziel:

Die umliegenden Ortsdurchfahrten werden entlastet und so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften verbessert.

Quelle:

B 212n – Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) – Variantenvergleich

KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM



Bewertung:

Verkehre von der übergeordneten Autobahn A28 werden auf die untergeordnete B212neu verschoben und dadurch zusätzliche Verkehre in Bereiche von Delmenhorst verlagert, die schon jetzt deutlich höhere Unfallzahlen aufweisen (11-21 Unfälle jährlich).

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Umkehrung der Ziele: Belastung statt Entlastung

Ziel:

Die umliegenden Ortsdurchfahrten werden entlastet und so die Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Ortschaften verbessert.

Quelle:

B 212n – Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) – Variantenvergleich

KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM



Bewertung:

Der Abriss von Wohngebäuden und die Durchschneidung des Gebiets Deichhausen-Sandhausen vernichtet die dörflichen Strukturen und zerstört die Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

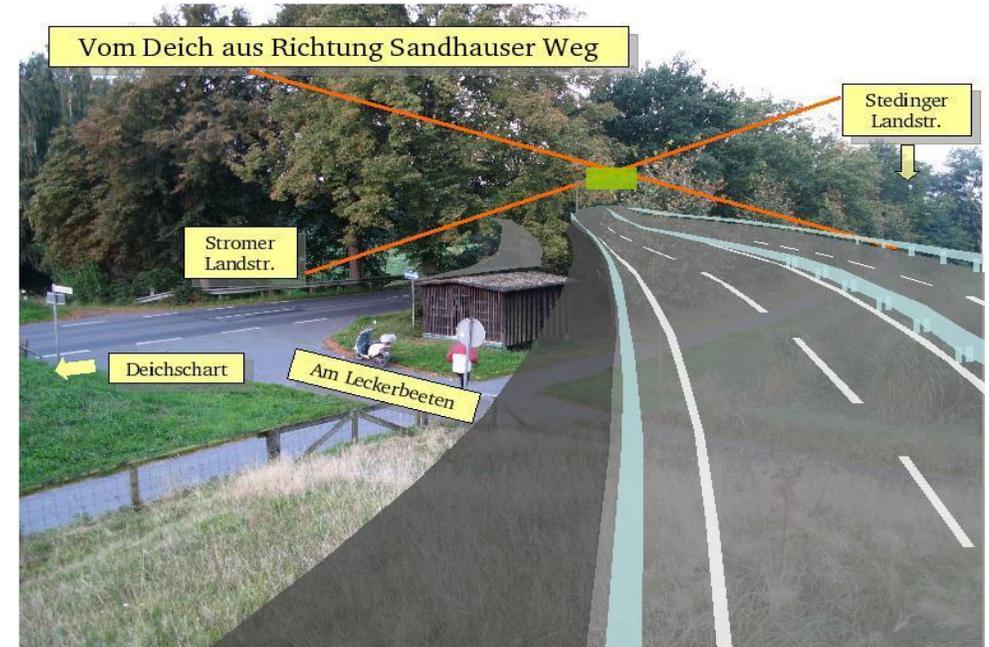
FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Zerstörung von Naturschutzgebieten



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Zerstörung von Naturschutzgebieten



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Zerstörung der dörflichen Strukturen

Anschlussstelle L875
Richtung Bremen:



FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Mängel im Variantenvergleich

Ergebnis der Matrix

Gesamtergebnis des Variantenvergleichs	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875		
	1A <small>wertung</small>	2A <small>wertung</small>	3A <small>wertung</small>	1B <small>wertung</small>	2B <small>wertung</small>	3B <small>wertung</small>	1C <small>wertung</small>	2C <small>wertung</small>	3C <small>wertung</small>
Zusammenfassung aller gewichteten Einflussgrößen	0	0	-	+	0	0	+	0	0
Mathematisches Ergebnis der Bewertung	1,7090	1,5425	1,2105	2,7250	2,3365	1,9030	2,5470	2,4215	1,9530

In der Summe aller gewichteten Kriterien ist die Variante 1B südlich Deichhausen mit halbem Anschluss an die L 875 (von und nach Berne) die günstigste Variante.

Rechtliche Auswirkungen wurden bisher unzureichend überprüft.

Der Ausbau des bestehenden Straßennetzes (sehr geringe Beeinträchtigungen des Naturschutzes) wird im Variantenvergleich nicht bewertet.

Der Bau der Vorzugsvariante 1B (B212neu-Südvariante) wird aufgrund der gravierenden Verkehrszuwächse, speziell des zusätzlichen Lkw-Verkehrs, sowie den besonders negativen umweltlichen und städtebaulichen Auswirkungen auf die Stadt Delmenhorst, per Ratsbeschluss abgelehnt!

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Zerstörung von Naturschutzgebieten

3 212n – Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) – Variantenvergleich

UMWELT – BIOLOGISCHE VIelfALT



Ziel	Kriterium	Definition Einflussgröße	Messungseinheit	Ausgangswert	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875							
					1A	2A	3A	1B	2B	3B	1C	2C	3C					
Umweltverträglichkeit – Biologische Vielfalt	Schutzgut Tiere & Pflanzen	Inanspruchnahme hochwertiger Biotopstrukturen (WST III, IV, V)	Flächenequivalent	B	16	0	14	+	31	--	14	0	12	+	26	-		
		Inanspruchnahme FFH-LRT	[ha]	N	0,13	+++	0,00	+++	0,77	-	0,16	0,00	+++	0,64	-	0,00	+++	
	Artenschutz	Brutvögel	Summenäquivalent	B	105	0	186	--	199	--	86	+	148	-	170	-		
		Rastvögel	Flächenequivalent	E	286	+	334	-	346	-	286	+	333	-	345	-		
		Fledermäuse	[Punktezahl]	B	15	--	9	0	9	0	11	-	5	+	5	+	8	0
		Libellen	Anzahl Grabenschnitz-Habitatleistungsabnahme (HEA)	E	1	+	3	-	3	-	1	+	3	-	3	-	1	+
	Natura 2000	EU-VSG »Niedervieland«-Brutvögel	Flächenequivalent	E	6,2	+	6,8	0	7,3	--	6,2	+	6,8	0	7,3	--		
		FFH-Gebiet »Untere Delme, Hache, Ochtmund u. Varreler Bäke, Brem. Ochtmund« FFH-Gebiet »Niedervieland – Stromer Feldmark«	keine entscheidungsrelevante Auswirkungen Umw. querschnitt überbaute Gewässer im FFH-Gebiet	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		
	Weitere Schutzgebieteobjekte	Inanspruchnahme Naturschutzgebiete	[ha]	N	1,1	-	0,0	+++	0,0	0,7	0	0,0	+++	0,0	0,0	+++		
		Inanspruchnahme Landschaftsschutzgebiete	[ha]	N	18,4	--	8,9	+++	18,9	--	18,7	--	8,0	+++	16,7	--		
Inanspruchnahme § 30 Biotop		[ha]	B	1,5	0	1,2	0	3,1	--	1,3	0	1,1	+	2,5	-			
Inanspruchnahme Naturdenkmale		keine Betroffenheiten	/	n.a.	0	n.a.	0	n.a.	0	n.a.	0	n.a.	0	n.a.	0			
Inanspruchnahme ausgewiesener Kompensationsflächen	[ha]	N	0,0	+++	0,8	+++	5,1	--	0,0	+++	0,7	+++	4,2	--				

B 212n – Neubau zwischen Harmenhausen (L 875) bis A 281 (Bremen) – Variantenvergleich

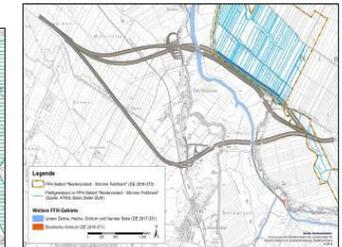
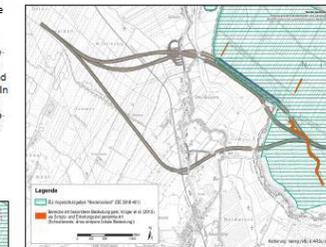
UMWELT – NATURA 2000 – GEBIETE



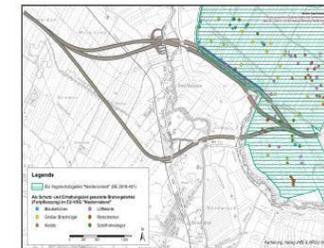
Das europäische Schutzgebietnetz »Natura 2000« ist ein europaweites Netz zum Schutz gefährdeter Lebensräume und Arten. Räumliche Grundlage des Schutzsystems bilden die Flora-Fauna-Habitatrichtlinie und die Vogelschutzrichtlinie.

Im Idealfall sind für jedes Gebiet des Netzes »Natura 2000« (FFH-Gebiete und EU-Vogelschutzgebiete (EU-VSG)) Schutz- und Erhaltungsziele definiert. Die Erhaltungsziele beschreiben für ein konkretes Natura 2000-Gebiet die dort zu schützenden Arten, die Lebensraumtypen und wie diese erhalten werden bzw. in welche Richtung sich diese entwickeln sollen. Wenn ein Straßenbauvorhaben oder ein anderes Projekt bzw. ein Plan potenziell geeignet ist, ein solches Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, ist das Vorhaben auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des betroffenen Natura 2000-Gebietes hin zu überprüfen.

EU-VSG »Niedervieland« – Rastvögel



EU-VSG »Niedervieland« – Brutvögel



Die Beeinträchtigung der als Schutz- und Erhaltungsziel genannten Rastvogelarten, ausgedrückt als Flächenequivalent (FÄ), wurde durch Multiplikation wie folgt ermittelt:

FÄ = Besonderer Rastvogellebensraum gem. Krüger et al. (2013) im Störadius von 500 m der als Schutz- und Erhaltungsziel genannten Rastvogelart im EU-VSG * Wertzahl (WZ) des betroffenen besonderen Rastvogellebensraums

Die Wertzahlen wurden wie folgt festgelegt:

lokal=1 | regional=2 | landesweit=3 | national=4 | international=5
Die größten Auswirkungen auf die Lebensräume lokaler Bedeutung der als Schutz- und Erhaltungsziel genannten Schnatterente im Störadius von 500 m ergeben sich durch die nördliche Variante 3A.

Die Bewertung der Beeinträchtigung von Brutvogelhabitats der als Schutz- und Erhaltungsziel genannten Arten innerhalb des EU-VSG erfolgte gemäß Arbeitshilfe »Vögel und Straßenverkehr«. Je nach Lage eines Revierzentrums gegenüber der Störquelle lässt sich die sogenannte Habitatsignifikanz (in%) ermitteln. Je mehr Verkehr bzw. Kfz/24h, desto höher fällt die Habitatsignifikanz aus.

Die größten Auswirkungen auf Habitate der wertgebenden Brutvögel innerhalb der Grenzen des EU-VSG ergeben sich durch die Variante 2A.



planungsgruppe grün gmbh

Alle Varianten der B212neu verursachen erhebliche naturschutzfachliche Beeinträchtigungen in den Natura-2000-Gebieten in Bremen, aber auch im Stadtgebiet Delmenhorst.

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung Seite 36/37:

Naturschutz und Biodiversität

Der Erhalt der Artenvielfalt ist eine Menschheitsaufgabe und eine ethische Verpflichtung. Wir wollen die Biologische Vielfalt schützen und verbessern, ihre nachhaltige Nutzung sichern und die Potenziale des natürlichen Klimaschutzes nutzen. Dafür bringen wir uns ambitioniert auf internationaler Ebene ein, stärken den Naturschutz und sehen Kooperation mit den Flächennutzern als zentralen Baustein an. Die notwendigen Maßnahmen werden wir ergreifen und finanzieren. Auf der Biodiversitätskonferenz setzen wir uns für einen ambitionierten neuen globalen Rahmen ein. Wir werden unser finanzielles Engagement zur Umsetzung des globalen Rahmens erheblich erhöhen.

Wir setzen uns im Rahmen der Konvention über Biologische Vielfalt (CBD) im Sinne der europäischen Biodiversitätsstrategie dafür ein, 30 Prozent Schutzgebiete zu erreichen und diese wirksam zu schützen.

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung Seite 40/41:

Bodenschutz

Das Bundesbodenschutzrecht werden wir evaluieren und an die Herausforderungen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und den Erhalt der Biodiversität anpassen und dabei die unterschiedlichen Nutzungen berücksichtigen. Auf EU-Ebene werden wir uns für einen verbesserten Schutz der Böden und verbindliche Regelungen einsetzen. Wir werden ein nationales Bodenmonitoringzentrum einrichten. Um den Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrszwecke auf das 30-ha-Ziel bis spätestens 2030 zu reduzieren, werden wir Anreize setzen, Fehlanreize vermeiden und durch wirksame Initiativen Versiegelung reduzieren.

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung, Seite 48:

Infrastruktur

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Dazu werden wir den Anteil der Erhaltungsmittel bis 2025 bei wachsendem Etat schrittweise erhöhen.

Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Aus dem Koalitionsvertrag, Seite 55

Klimaschutzgesetz

Wir werden das Klimaschutzgesetz noch im Jahr 2022 konsequent weiterentwickeln und ein Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg bringen. Wir werden Klimaschutz zu einer Querschnittsaufgabe machen, indem das jeweils federführende Ressort seine Gesetzentwürfe auf ihre Klimawirkung und die Vereinbarkeit mit den nationalen Klimaschutzzielen hin prüft und mit einer entsprechenden Begründung versieht (Klimacheck).

Alle Sektoren werden einen Beitrag leisten müssen: Verkehr, Bauen und Wohnen, Stromerzeugung, Industrie und Landwirtschaft. Die Einhaltung der Klimaziele werden wir anhand einer sektorübergreifenden und analog zum Pariser Klimaabkommen mehrjährigen Gesamtrechnung überprüfen. Basis dafür ist das jährliche Monitoring.

FAKTEN GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Alternativen zum Straßenbau

Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität“

Das Modellvorhaben

„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ für die Modellregion Landkreis Wesermarsch wurde gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Zuwendungsempfänger: Landkreis Wesermarsch

Fördermittelverwaltung: BBSR Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Projektnummer: SWD 10.08.90-15.113

Thema: Modellvorhaben „Versorgung & Mobilität“ (MoVo VerMob)

Projektlaufzeit: 1.1.2016 – 15.9.2018



Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im Landkreis Wesermarsch

Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur



ERGEBNISBERICHT



GUTE ARGUMENTE GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Bewältigung der MEGA-KRISE Klimawandel

CO2-REDUKTION (Deutschland erreicht aufgrund der Emissionen im Straßenverkehr nicht die Klimaziele)

Statt Neubau der Bundesstraße B212neu daher:

- **Wirtschaftliche Förderung und dezentraler Ausbau erneuerbarer Energien**
- **Erhalt und Ausbau unserer Naturschutzgebiete**
- **Vermeidung von Flächenversiegelung/ dafür Renaturierung von Flächen**
- **Reduzierung des Individualverkehrs, Sanierung und Ausbau des ÖPNV, insbesondere auf dem Land, sowie Sanierung und Ausbau von Radwegen**
- **Finanzierung von Pendler-Tickets für den Arbeitsweg**
- **Förderung von Home-Office**

GUTE ARGUMENTE GEGEN DEN BAU DER B212NEU

Ehemalige Prioritäten neu bewertet werden!

Die Planung der B212neu begann vor fast 30 Jahren auf Grundlage von Bedürfnissen und Verkehrslagen, die sich als unzutreffend herausgestellt haben.

Der Bau einer B212neu ist heute nicht mehr sinnvoll, sondern schädlich!

Was ist uns allen wichtig?

Investitionen in eine klimagerechte Zukunft?

ODER EIN FAHRTZEITGEWINN VON WENIGEN MINUTEN DURCH EINE B212NEU??

Eile ist geboten!

**Bereits 2023 soll das Planfeststellungsverfahren
für die B212neu beginnen!**

**Eine erneute Bewertung des Bauvorhabens
B212neu ist daher dringend erforderlich!**

Krisen als Chance für Veränderung?

Unsere Forderungen:

- **Neue Bewertung des BVWP nach den Anforderungen des Klimaschutzes sowie den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag!**
- **Umdenken in der VERKEHRSPOLITIK: Kein Neubau von Straßen, stattdessen Investitionen in alternative Verkehrsmittel wie Fahrradwege und den ÖPNV sowie Sanierungen der bereits bestehenden Straßennetze (Brückenbauwerke)!**
- **Überprüfung des Bauvorhabens B212neu aufgrund klimagerechter Kriterien!**

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Die Interessengemeinschaft B212neu e.V.



Interessengemeinschaft
B212neu e.V.
Sandhauser Weg 50
27751 Delmenhorst

eMail: IGB212neu@aol.com
website: www.IGB212neu.de