

# **B212neu: Ein Planungsverfahren auf dünnem Eis?**

Planungsalternative:  
Verkehrsoptimierte Nordvariante „VoN“

Eine Information der  
Interessengemeinschaft B212 – Freies Deich- und Sandhausen

25.08.2009

Ausführung: Ulrich Gadau / Uwe Kroll



## 64. FNP-Änderung Umweltbericht Seite 46

Zusammenfassend dargestellt sind die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses:

- Darstellung der B 212n im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Vordringlicher Bedarf“ mit den dieser Einstufung zugrunde liegenden verkehrlichen und raumstrukturellen Zielen
- Schaffung einer Fernverkehrsanbindung mit überregionalem und länderübergreifendem Charakter von Nordenham – Bremen zur A 27 (Hannover) bzw. A 1 (Ruhrgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr
- Weitmögliche Entlastung von Wohngebieten
- Schaffung einer Hinterlandanbindung und Vernetzung der Hafenstandorte zwischen Nordenham und Bremen
- Verbesserung der Verflechtungen insbesondere im Hinblick auf Pendler- und Individualverkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit den Mittelzentren Nordenham und Brake sowie dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst
- Anschluss der Gewerbegebiete von Delmenhorst, Ganderkesee, Lemwerder, Bremen an das Fernstraßennetz und somit Erhöhung der Standortqualität
- Verbindung der Wirtschaftsräume rechts und links der Weser und Erschließung neuer Arbeitsmärkte (GVZ, Flughafen, Großmarkt, Stahlwerk, Industrie- und Gewerbegebiete etc.)
- Anreize für wirtschaftsstärkende Investitionen und zusätzliche Arbeitsplätze im strukturschwachen Unterweserraum und Bremen Nord.

Sie überwiegen die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes, so dass eine Ausnahme von den Schutzbestimmungen für die Flächennutzungsplanänderung gerechtfertigt ist.



# Verkehrsnetz Großraum Delmenhorst - Bremen

## „Zwingende Gründe des öffentl. Interesses“ (Ziele):

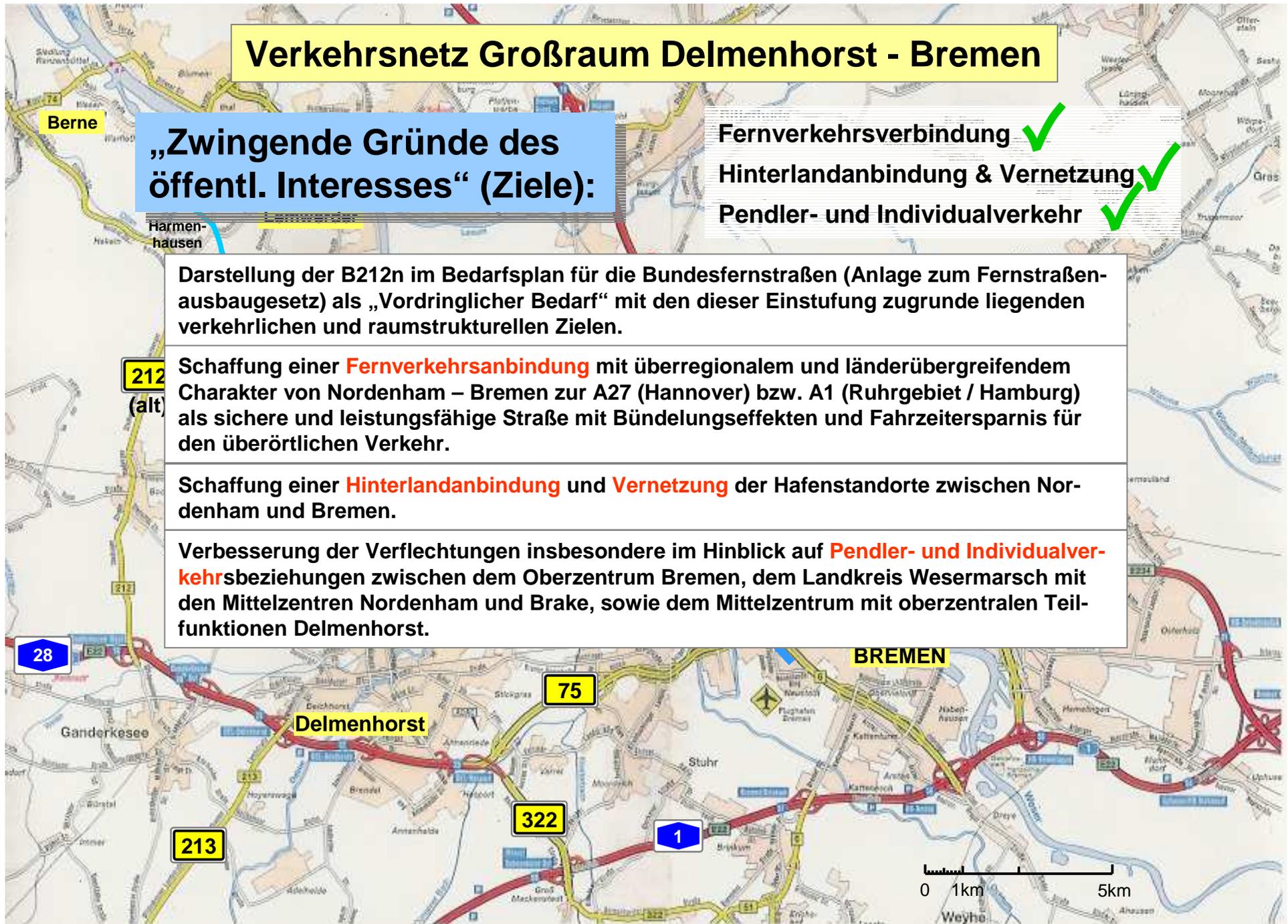
- Fernverkehrsverbindung ✓
- Hinterlandanbindung & Vernetzung ✓
- Pendler- und Individualverkehr ✓

Darstellung der B212n im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßen- ausbaugesetz) als „Vordringlicher Bedarf“ mit den dieser Einstufung zugrunde liegenden verkehrlichen und raumstrukturellen Zielen.

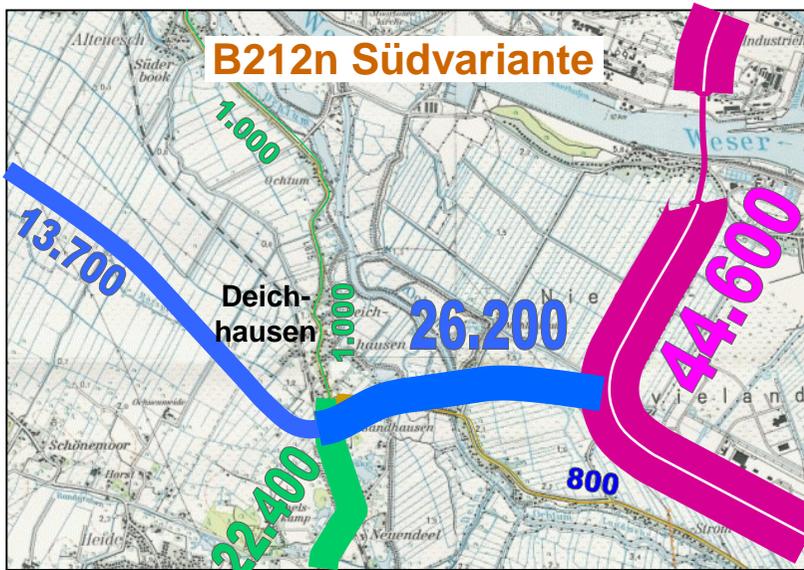
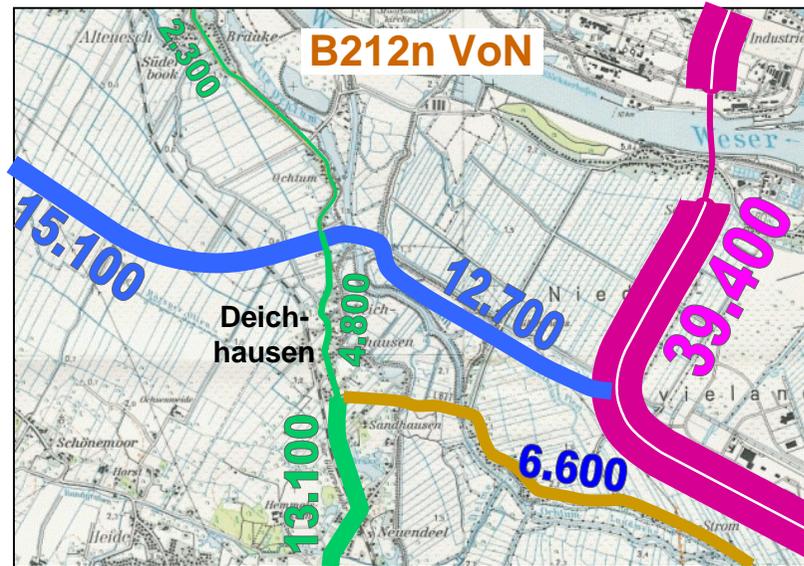
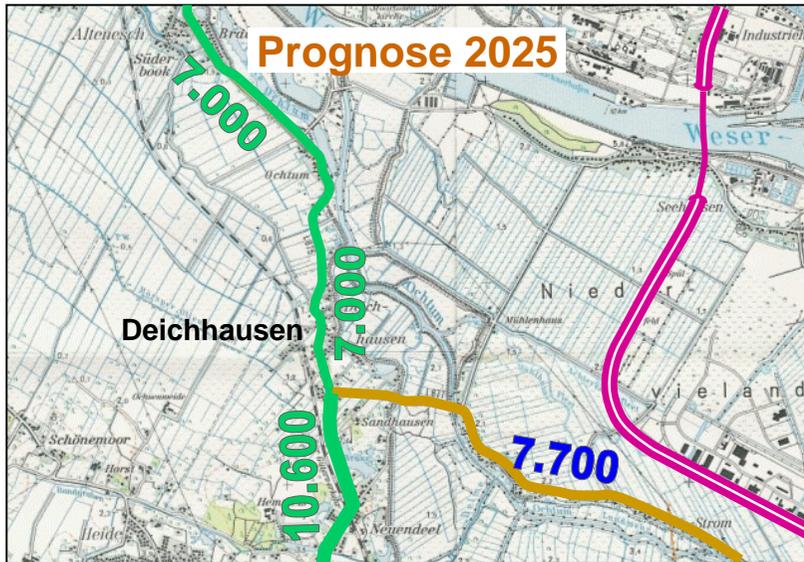
Schaffung einer **Fernverkehrsanbindung** mit überregionalem und länderübergreifendem Charakter von Nordenham – Bremen zur A27 (Hannover) bzw. A1 (Ruhrgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnis für den überörtlichen Verkehr.

Schaffung einer **Hinterlandanbindung** und **Vernetzung** der Hafenstandorte zwischen Nordenham und Bremen.

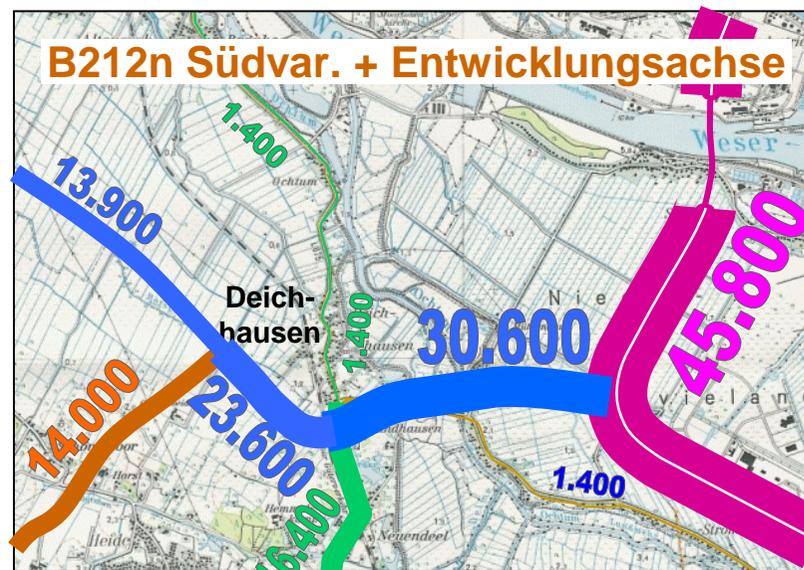
Verbesserung der Verflechtungen insbesondere im Hinblick auf **Pendler- und Individualverkehrsbeziehungen** zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit den Mittelzentren Nordenham und Brake, sowie dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teil- funktionen Delmenhorst.



# Verkehrszahlen



**Starke Belastung von Delmenhorst**



**Belastung von Delmenhorst & Ganderkesee**

Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg

# Pendler- und Individualverkehr Delmenhorst ↔ Bremen Mitte

## Entfernungen und Fahrtzeiten



**3 Minuten gegenüber**  
Ergebnis:

Bei der **Südvariante** beträgt die Zeitersparnis Richtung Bremen Mitte **3 Minuten** bei etwa gleicher Entfernung.

Voraussetzung **kein Stau** in Delmenhorst!

## Pendler- und Individualverkehr Delmenhorst ↔ Wesertunnel

### Entfernungen und Fahrtzeiten



Ergebnis:

Bei der **Südvariante** beträgt die Zeitersparnis Richtung Wesertunnel **8 Minuten** bei 7.3 km kürzerem Weg.

Voraussetzung **kein Stau** in Delmenhorst!

# Verkehrsnetz Großraum Delmenhorst-Bremen

„Zwingende Gründe des öffentl. Interesses“ (Ziele):

- Fernverkehrsverbindung ✓
- Hinterlandanbindung & Vernetzung ✓
- Pendler- und Individualverkehr ✓
- Anschluss der Gewerbegebiete ✓
- Wirtschaftsräume verbinden (li. + re. Weser) ✓
- Anreize für wirtschaftsstärkende Investitionen ✓
- Entlastung von Wohngebieten ✓

Verkehrliche Trichterwirkung von und zum Wesertunnel

Südvar. ✗

Anschluss der Gewerbegebiete von Delmenhorst, Ganderkesee, Lemwerder, Bremen an das Fernstraßennetz und somit Erhöhung der Standortqualität.

Verbindung der Wirtschaftsräume rechts und links der Weser und Erschließung neuer Arbeitsmärkte (GVZ, Flughafen, Großmarkt, Stahlwerk, Industrie- und Gewerbegebiete etc.)

Anreize für wirtschaftsstärkende Investitionen und zusätzliche Arbeitsplätze im strukturschwachen Unterweserraum und Bremen Nord.

Weitmögliche Entlastung von Wohngebieten.

Angebotsplanung!

# Verkehre

## Zwei Verkehrsachsen:

1. B212neu für den Verkehr Wesermarsch  $\leftrightarrow$  A281/Bremen.
2. Stromer Landstr. für den Verkehr Delmenhorst  $\leftrightarrow$  A281/Bremen.

Max. Verkehrsentslastung für die L875 (Delmenhorster Str.)

Max. Verkehrsentslastung im Gesamtbereich Deichhausen.

„Entwicklungssache“ nicht erforderlich.

Zusatzverkehre in Delmenhorst werden vermieden (Trichterwirkung).

Verkehrsentslastung für die L877 (Stromer Landstraße).

## 64. FNP-Änderung HB Begründung Seite 10

Dies gilt auch für Varianten, die sich auf Basis im Verfahren geprüfter Trassenvarianten auf verschiedene Verknüpfungsalternativen beziehen (insbesondere Verzicht auf direkte Anbindung von Verkehren aus südlicher Richtung). Diese Varianten wurden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen im Rahmen der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) untersucht. Sie führen einerseits zur Verringerung von Durchgangsverkehren im Norden Delmenhorsts andererseits aber zu umschichtigen Verkehren und Belastungen des Netzes an anderer Stelle und entsprechen damit nicht den mit dem Bundesverkehrswegeplan intendierten Ziele einer verbesserten Anbindung der verschiedenen Teilräume des Unterweserraumes an die Infrastrukturen des Bremer Raumes wie dem Autobahnring. Insgesamt werden also die mit der Maßnahme angestrebten verkehrlichen, wirtschaftlichen und strukturellen Planungsziele nicht erreicht und gleichzeitig wird keine signifikante Verringerung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich.

**Konsequenz der Stellungnahmen zum Verfahren:  
Neue Variantenüberprüfung soll Defizite der Umweltprüfung beseitigen.**

## **64. FNP-Änderung HB Umweltbericht Seite 9**

Für die 64. FNP-Änderung wurden alle verfügbaren Gutachten (s. Kap. 2) ausgewertet und entsprechend dem jeweils aktuellsten Stand im Rahmen der Planung berücksichtigt. Die inhaltlichen Defizite der Umweltverträglichkeitsstudie 2003 und der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 aufgrund der fortgeschriebenen Planungsgrundlagen insbesondere in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben und die Länge wurden erkannt und die Aussagen im vorliegenden Umweltbericht entsprechend fortgeschrieben. Die im Rahmen einzelner Stellungnahmen angezweifelte nach § 34 Abs. 3 BNatSchG alternativlose Trassenführung auf Bremer Gebiet mit einem Übergabepunkt ca. 225 m nördlich der bestehenden Ochtumbrücke wurde Anfang 2008 im Rahmen einer Überprüfung der Variantenauswahl bestätigt (s. dazu Kap. 5.11).

**Wird dieses Ziel erreicht?**

# Prüfgegenstand: Gutachten PGG 2008

## ▶ Zwei Prüfaspekte

### (1) Abarbeitung der **FFH-Schutzgebietsbelange** (§ 34 BNatSchG)

Kernfragen:

Sind erhebliche Auswirkungen erkennbar?

Wenn ja – gibt es zumutbare Alternativen?

### (2) Behandlung **artenschutzrechtlicher Aspekte** (§ 42 BNatSchG)

Kernfragen:

Werden individuenbezogene Verbotstatbestände erfüllt?

Existieren funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen?

# FFH- Schutzgebiete

## ► Fachliche Kritik

- (1) Es liegen keine belegbaren Nachweise für die völlige Entwertung der Rastgebiete im Norden vor.
- (2) Es liegen keine Nachweise für die Bedeutung der Austauschbeziehungen zur Ochtumniederung vor.
- (3) Warum sind die Austauschbeziehungen Niedervieland / Stromer Feldmark – Wiedbrook ohne Bedeutung?
- (4) Die Erheblichkeitsschwelle bei den Rastvogel-lebensräumen wurde willkürlich festgelegt.

# Zusammenfassung Artenschutz

## ► Fachliche Kritik

- **Artenschutzrechtlich ist festzustellen, dass**
  - gemäß PGG 2008 alle Varianten kritisch sind und ein hohes Zulassungsrisiko bergen!
  - die Beeinträchtigung der Fledermausvorkommen in Sandhausen (Südvarianten) sehr verkürzt dargestellt wird.
  - bezüglich der Fledermäuse keine Darstellung (!) der Funktionsräume + Empfindlichkeiten der betroffenen Arten erfolgt.
  - die Wirksamkeit funktionserhaltender Maßnahmen für die Fledermäuse äußerst ungewiss ist.
  - hieraus durchaus ein erhöhtes Zulassungsrisiko für die Südvarianten entstehen kann, so dass diese zwingend auszuschließen wären ...

# Anlage A 3-5 [PGG 2006]

B 212n - Variante 12

Brutreviere 1999-2004

GPV / NLSStBV-OL

M. 1 : 15.000

## Legende

Variante 12

Brutreviere 1999-2004	Effektdistanzen [m]
Be Bekassine	--- 50
Bk Blaukehlchen	--- 50 - 200
GBr Großer Brachvogel	--- 200 - 300
Ki Kleibitz	--- 300 - 400
KnE Knäkente	--- 400 - 500
RoW Rohrweihe	--- 500 - 600
Rsl Rotschenkel	--- 600 - 700
SuE Sumpfohreule	
TÜ Tüpfelralle	
Us Uferschnepfe	
Wk Wachtelkönig	
WeS Weißstorch	
Sr Schilfrohrsänger	

EU-VSG Niedervieland (DE 2918-301)

wertvolle Rastvogellebensräume

Ochtmuniederung

Nahrungsfächen für wertgebende Brutvogelarten

des Vogelschutzgebietes

Wechselbeziehungen wertgebender Rastvogelarten

Spülfeld Hasenbüren

Vorkommen von Röhrichtbrütern

seltene Magerstandorte

Wechselbeziehungen / Austausch wertgebender

Brut- und Rastvogelarten

regionaler Vogelzug

überregionaler Vogelzug

Landesgrenze HB/Nds.

250 0 250 500 Meter

Projekt B 212n - Variante 12		28203 bremen rombertstraße 29 tel 0421/33752-0 fax 33752-33 email bremen@pgg.de	
Auftraggeber GPV / NLSStBV-OL		26939 ovalgönne klein-zetal 22 tel 04737/8113-0 fax 8113-29 email frieschenmoor@pgg.de	
Teilvorhaben		Internet: www.pgg.de	
Plandanteilung Brutreviere 1999-2004		planungsgruppe <b>grün</b> johann köhler marlin spröge gotthard storz	
Projekt-Nr. 1798	Datum April 08	Datum	
bearbeitet St, TS	Maßstab 1:15.000	Blatt	
gezeichnet TS	Blatt A3-6	Photostapel	
geprüft	geändert		

Durchschneidung  
wertvoller  
Rastvogelräume  
westl. Deichhausen

Südvariante  
(„s1“ oder „Var. 12“)

Scheucheffekt

281

Scheucheffekt

# Anlage A 3-6 [PGG 2008]

B 212n - Variante 6

Brutreviere 1999-2004

GPV / NLSStBV-OL

M. 1 : 15.000

## Legende

■ Variante 6 (Keller-Groth)

Brutreviere 1999-2004	Effektdistanzen [m]
Be Bekassine	••••• 50
Bk Blaukehlchen	••••• 50 - 200
GBr Großer Brachvogel	••••• 200 - 300
Ki Kiebitz	••••• 300 - 400
KnE Knäkente	••••• 400 - 500
RoW Rohrweihe	••••• 500 - 600
Rsl Rotschenkel	••••• 600 - 700
SuE Sumpfohreule	
Tü Tüpfelralle	
Us Uferschnepfe	
Wk Wachtelkönig	
WeS Weißstorch	
Sr Schilfrohsänger	

■ EU-VSG Niedervieland (DE 2918-301)

■ wertvolle Rastvogel Lebensräume

■ Ochtumniederung  
Nahrungsflächen für wertgebende Brutvogelarten  
Wechselbeziehungen wertgebender Rastvogelarten

■ Spülfeld Hasenbüren  
Vorkommen von Röhrichtrütern  
seltene Magerstandorte

■ Wechselbeziehungen / Austausch wertgebender Brut- und Rastvogelarten

■ regionaler Vogelzug

■ überregionaler Vogelzug

■ Landesgrenze HB/Nds.

250 0 250 500 Meter

Kein Nachweis für Austauschbeziehungen

Nordvariante  
„d1“ oder „Var. 6“

Keinerlei Austauschbeziehungen Südvariante?

Scheueffekt

281

Scheueffekt

Projekt B 212n - Variante 6		28203 bremen romberlstraße 29 tel 0421/33752-0 email bremen@pgg.de	
Auftraggeber GPV / NLSStBV-OL		26939 ovelgönne klein-zetel 22 tel 04737/8113-0 fax 8113-29 email frieschenmoor@pgg.de	
Teilvorhaben		internet: www.pgg.de	
Pflanzstellung Brutreviere 1999-2004			
Projekt-Nr. 1799	Datum April 08	Datum	
bearbeitet SL TS	Maßstab 1:15.000	Blatt	
gezeichnet TS	Blatt A3-5	Plattdatum	
geprüft	geändert		

planungsgruppe  
**grün**  
johann köhler  
martin sprötge  
gotthard storz

# Interessanter Auszug aus dem Raumordnungsverfahren

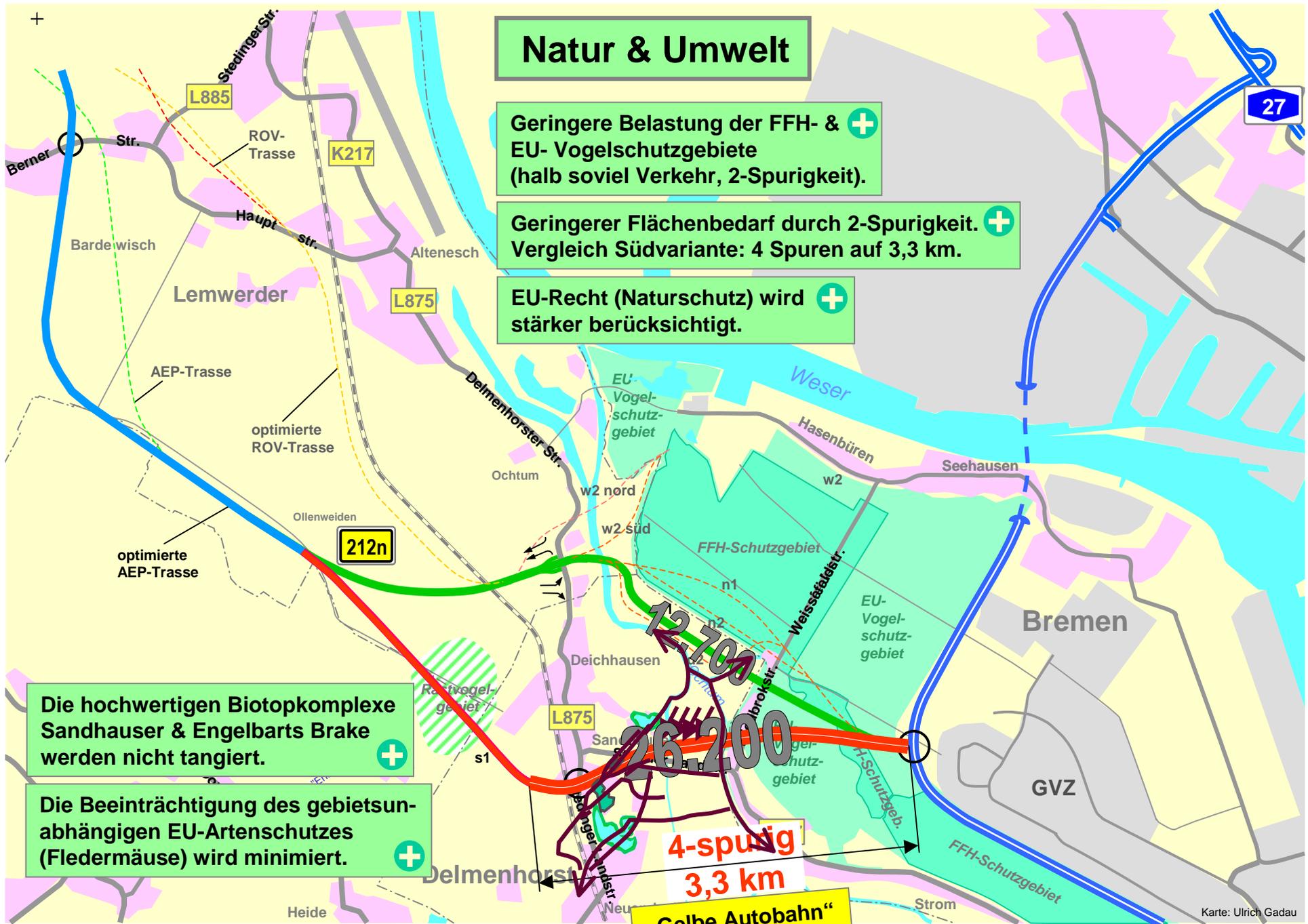
## 5.5.5 BEEINTRÄCHTIGUNG DER RETENTIONSFLÄCHEN

Für die Querung des Hochwasserpolders an der Ochtum mit einem Damm sind entsprechende Ersatzflächen zur Hochwasserrückhaltung auszuweisen.

Der Ochtum-Hochwasserpolder wird mit einer Aufschüttung gequert. Da das Deichvorland an der Ochtum ein gesetzlich festgelegtes Überschwemmungsgebiet ist, müssen für die durch die Dammlage der Straße verloren gehenden Retentionsflächen in einer Größenordnung von ca. 2-3 ha Ausgleichspolderflächen geschaffen werden.

Mit Ausnahme der ROV-Trasse sind alle anderen Trassen aufgrund ihres gemeinsamen Verlaufs gleich zu bewerten. Die ROV-Trasse bewirkt hingegen etwas größere Beeinträchtigungen aufgrund der längeren Strecke im Polderbereich und wegen der ungünstigen Restfläche zwischen altem und neuem Straßendamm.

Das Land Bremen hat nach derzeitigem Kenntnisstand Polderflächen für den Hochwasserschutz in einem größeren Umfang ausgewiesen als gesetzlich erforderlich gewesen wäre. Es ist zu prüfen, ob ein Teil dieser Polderflächen als Ausgleichsfläche für die durch die Dammlage der B 212n verloren gehenden Polderflächen herangezogen werden kann. Voraussetzung: diese Flächen können rechtsverbindlich als Überschwemmungs-/Retentionsraum festgesetzt werden. Sollte dies nicht möglich sein, müssen entsprechende Flächen in Niedersachsen oder Bremen als Ausgleichspolderflächen entwickelt und ausgewiesen werden.



## Ergebnis:

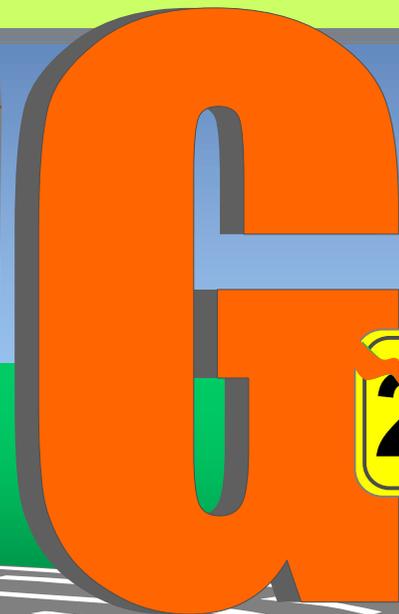
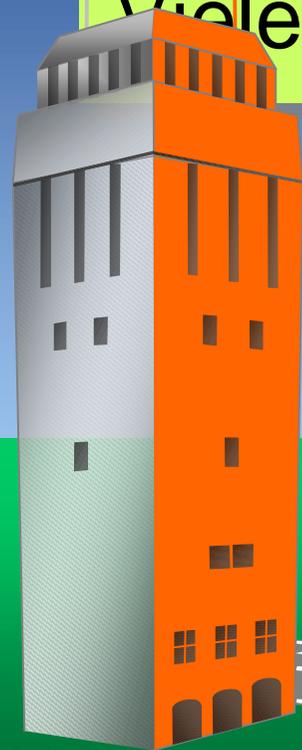
Die Planungsalternative  
„VoN“ (Verkehrsoptimierte Nordvariante)  
muss vollständig geprüft werden!

Verkehrsoptimierte Nordvariante „VoN“

B212neu –  
nicht auf Kosten  
von Delmenhorst



Kein Bau der B212neu  
auf Kosten von Delmenhorst!  
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!!



Interessen Gemeinschaft  
B212- freies Deich - und Sandhausen  
[www.IGB212neu.de](http://www.IGB212neu.de)