

B212neu

Raumordnungsverfahren (ROV)

Auszug aus den Unterlagen vom
27.07.2007

Übergabe an die Mitglieder des
Ausschusses für Planen, Bauen,
Umweltschutz, Landwirtschaft und
Verkehr im Rahmen der Sitzung am
06. September 2007

Inhaltsverzeichnis:

Antragsunterlagen:

Erläuterungsbericht

Übersichtskarte M.: 1 : 200.000

Übersichtskarte M.: 1 : 40.000

Lageplan der Varianten

M.: 1 : 10.000

Lageplan der Vorzugsvariante

M.: 1 : 10.000

Weitergehende Unterlagen:

Länderübergreifende Grobprüfung

Kurzfassung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Zusatz- / Detailinformationen:

Langfassung der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Verkehrsuntersuchung

FFH-Vorprüfung

Hinweis:

- Wenn Digitaler Planungsordner nicht automatisch startet, bitte mit Doppelklick auf die Datei „Start.bat“ manuell starten.
- Nach dem Öffnen die Acrobat-Hinweise schließen und oben links auf das Register „Lesezeichen“ klicken.
- Im Menü „Anzeige“ sollten die Optionen „Ganze Seite“ und „Einzelne Seite“ aktiviert sein, ggf. manuell anhängen.

Nds. Landesbehörde für Straßenbau u. Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg

B212 neu

von Harmenhausen bis Landesgrenze Nds. / Bremen

in den Gemeinden Berne, Ganderkesee, Lemwerder
und

der Stadt Delmenhorst

Unterlagen für das Raumordnungsverfahren

Aufgestellt:
Oldenburg, den 27.07.2007

**Planung der B 212 neu
von Harmenhausen bis Landesgrenze
Niedersachsen/Bremen**

**Erläuterungsbericht
zum
Raumordnungsverfahren**

Juli 2007

Auftraggeber:

**Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg**

Bearbeitung:

**Dipl.-Ing. Gotthard Storz
Dipl.-Landschaftsökol. Tim Strobach**

planungsgruppe



johann köhler
martin sprötge
gotthard storz

freischaffende landschaftsarchitekten bdla

Rembertstraße 29/30, 28203 Bremen,
Tel.: 0421 / 33 75 2-0, Fax.: 0421 / 33 75 2-33
bremen@pgg.de

Klein-Zetel 22, 26939 Ovelgönne-Frieschenmoor,
Tel.: 04737 / 8113-0, Fax : 04737 / 8113-29
frieschenmoor@pgg.de

internet: www.pgg.de

1 EINFÜHRUNG: BESCHREIBUNG DES STRAßENBAUVORHABENS

1.1 LAGE IM STRAßENNETZ

Die B212 führt von der BAB A28 an der AS Ganderkesee-West ausgehend durch Bookholzberg Richtung Harmenhausen, weiter in Richtung Norden durch Berne, über die Hunte, durch Elsfleth und Brake bis nach Nordenham. Sie stellt zusammen mit der L875 / L877 die einzige linksseitig der Weser verlaufende direkte Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der nördlichen Wesermarsch (Nordenham, Brake, Elsfleth) dar. Diese in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptverkehrsachse (B212 / L875) ist von Bremen bis Nordenham mit streckenweise unterschiedlichen Ausbaustandards ausgestattet.

In der nördlichen Wesermarsch ist die B212 bereits auf großen Strecken verlegt worden. Die OU Nordenham/Atens, die OU Esensham, die OU Rodenkirchen und die südlich daran anschließende Verlegungsstrecke bis Golzwarden wurden als anbaufreie Straßen konzipiert und gebaut. Für die Verlegung von Huntebrück bis nordwestlich Harmenhausen (OU Berne) liegt der Planfeststellungsbeschluss vom 29.12.2006 vor.

Die Fortführung der B212neu von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Bremen und weiter mit Anschluss an die A281 nordwestlich des Güterverkehrszentrums Bremen (GVZ) wird zur Zeit von den Ländern Niedersachsen und Bremen parallel beplant.

Der Ausbau des GVZ im Nordwesten Bremens (Niedervieland) bedingt, dass die L877 von Deichhausen nach Bremen, die L875 zwischen Deichhausen und Harmenhausen sowie die B212alt erhebliche verkehrliche Belastungen aufweist; der Schwerlastverkehr auf diesen Strecken liegt heute zwischen 500 und 1.000 Lkw/Tag. Insbesondere die L875 verursacht durch die vorhandene Bebauung mit den zahlreichen Zufahrten, dem engen kurvigen Verlauf und dem landwirtschaftlichen Verkehr ein hohes Gefährdungspotential sowie eine schlechte überörtliche Verbindungsqualität. Durch die fortschreitende Vergrößerung des GVZ und die künftige Anbindung der im Bau befindlichen Abschnitte der A281 sind zudem deutliche Belastungssteigerungen, insbesondere auf der L877 (Stromer Landstraße) und der L875 (Stedinger Landstraße) zu erwarten.

Diese Straßenzüge sind insofern hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit als problematisch zu beurteilen.

Für das übrige Straßennetz wird -ohne Neubau der B212n und ohne Wesertunnel im Zuge der A 281- eine Stagnation bzw. eine leicht rückläufige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum prognostiziert. Die stärkste Entlastung erfährt die B212alt in Richtung Berne, weil die parallel verlaufende B212n (OU Berne) künftig den überörtlichen Verkehr aufnimmt.

1.2 BESCHREIBUNG UND ZIEL DES VORHABENS

Die Unterweser bildet die Entwicklungs- und Verkehrsleitlinie, an deren Ufer sich die Industrie-/Gewerbe- und Werft-/Hafenstandorte Nordenham, Brake, Elsfleth, Lemwerder und das Oberzentrum Bremen aufreihen. Westlich dieses industriell und gewerblich ausgerichteten Bandes schließen sich vorwiegend landwirtschaftlich geprägte Bereiche an.

Der Bau einer neuen Straßenverbindung zwischen Huntebrück und Bremen (GVZ mit Anschluss an die geplante A281) bedeutet eine wichtige qualitative Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

- für die Versorgungsbeziehung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit seinen Mittelzentren Nordenham und Brake und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst,
- für die Pendlerbeziehung zwischen dem Landkreis Wesermarsch, der Stadt Delmenhorst und der Stadt Bremen,
- für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes durch eine bessere Anbindung an das überregionale Straßenverkehrsnetz (A28, A1, A281 und A27) sowie durch eine Verbesserung der Verknüpfung der Wirtschaftsstandorte entlang der Unterweser.

Die vorhandene Straßenverbindung B212alt – L875 – L877 wird diesen Ansprüchen nur in unzureichendem Maße gerecht.

Ziel der Weiterführung der B212n von Harmenhausen bis Bremen ist es, neben der Sicherung und Entwicklung der Hafen- und Industriestandorte entlang der Unterweser auch eine Entlastung der Ortschaften entlang der L875 herbeizuführen. Diese gewinnen durch eine Verlagerung des Verkehrs erheblich an Attraktivität, was zu einer deutlichen Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität führen wird.

1.3 VORGESCHICHTE DER PLANUNG, AUSSAGEN BEDARFSPLAN

Bereits in den 70er Jahren gab es Planungen für eine Autobahn links der Weser, zunächst als BAB 100, später als BAB 5.

Es wurde ein Raumordnungsverfahren mit Linienbestimmung durchgeführt. Bei der Bedarfsplan-Fortschreibung Anfang der 80er Jahre erfolgte jedoch eine Änderung der Konzeption. Anstatt einer neuen Autobahn sollte nun eine neue Bundesstraße in Teilabschnitten gebaut werden.

Für den Abschnitt Huntebrück bis Harmenhausen wurde 1982 ein Planfeststellungsverfahren mit einer westlichen Umfahrung von Berne auf der Linie der früheren BAB-Planung eingeleitet. Im Verlauf des Verfahrens stellte sich allerdings heraus, dass die favorisierte (Planfeststellungs-)Trasse ökologisch äußerst problematisch und aufgrund neuer gesetzlicher Grundlagen so nicht durchsetzbar war. 1991 entschied man sich deshalb für die Durchführung einer neuen Planung bzw. Trassenuntersuchung mit anschließendem Raumordnungsverfahren für den gesamten Bereich von Huntebrück bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Bremen, um eine sachgerechte und gesetzeskonforme Vorgehensweise sicherzustellen. Das Ergebnis dieses Verfahrens, die Landesplanerische Feststellung der damaligen Bezirksregierung Weser-Ems, erging am 30.09.1996.

Für den unstrittigen Nordabschnitt von Huntebrück bis zur L875 bei Harmenhausen („Ortsumgehung Berne“) erfolgte am 14.01.1999 die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr. Für den weiterführenden Abschnitt bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Bremen wurde hingegen vom Niedersächsischen Innenministerium aufgrund

- örtlicher Widerstände insbesondere im Bereich nördlich Delmenhorst,
- Unklarheit der Führung der B212n zur A281 auf Bremer Gebiet sowie
- der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan als „weiterer Bedarf“

festgelegt, dass die Landesplanerische Feststellung zu gegebener Zeit einer raumordnerischen Überprüfung zu unterziehen sei, wobei insbesondere die alternativen Übergabepunkte „Mühlenhaus“ und „Stromer Landstraße“ weiterhin als diskussionsfähige Lösungsmöglichkeiten offen bleiben sollten (Erlass d. MI v. 04.09.1997).

Im 2003 fortgeschriebenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird die B212n zwischen Harmenhausen und der A281 nunmehr in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ geführt, allerdings mit dem Zusatz „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“, insbesondere weil die NATURA 2000-Gebiete im bremischen Abschnitt als sehr hohes Umweltrisiko ermittelt wurden. Insofern wird der B212n / A281 eine hohe wirtschaftliche, verkehrliche und raumstrukturelle Bedeutung zuerkannt, die planerische Bewältigung der umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme gilt jedoch als wichtiges Entscheidungskriterium für eine Realisierung dieses Vorhabens.

Mitte 2003 verständigten sich die Länder Bremen und Niedersachsen darauf, die Planungen der B212n in diesem Bereich erneut aufzugreifen und durch parallel laufende Bauleitplan- bzw. Raumordnungsverfahren aufeinander abzustimmen.

1.4 DERZEITIGE PLANUNGEN

1.4.1 FLÄCHENNUTZUNGSPLANÄNDERUNGSVERFAHREN IN BREMEN

Im gültigen Flächennutzungsplan Bremen ist die B212n mit dem sogenannten Übergabepunkt „Mühlenhaus“ dargestellt. Auf niedersächsischer Seite sieht die Landesplanerische Feststellung von 1996 hingegen einen Übergabepunkt rd. 200m nördlich der Stedinger Brücke vor (sogen. Übergabepunkt „Stromer Landstaße“). Eine Anpassung des Flächennutzungsplanes wurde bislang nicht vorgenommen, da einerseits die Überprüfung der niedersächsischen Raumordnung ausstand, andererseits die Ausweisung europarechtlicher Schutzgebiete zu beordnen war.

Mittlerweile betreibt das Land Bremen jedoch für den südlichsten Abschnitt der B212n von der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen bis zur A281 die 64. Änderung des Flächennutzungsplanes (i.d.F. vom 31.05.2001) als Grundlage für die Linienbestimmung. Der ursprüngliche Übergabepunkt „Mühlenhaus“ wird aus europarechtlichen Gründen nicht mehr weiterverfolgt (europäisches Vogelschutzgebiet). Alternativ werden nunmehr Linienvarianten mit Übergabepunkten im Bereich der Stedinger Brücke und nördlich davon untersucht. Im weiteren Verlauf bis zum Anschluss an die A281 liegen weitere naturschutzfachlich hochwertige Bereiche (u.a. FFH-Gebiete), die im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung zu berücksichtigen sind.

1.4.2 RAUMORDNUNGSVERFAHREN (ROV) IN NIEDERSACHSEN

Für die B212n von nördlich Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Bremen soll eine „Überprüfung der 1996 ergangenen Landesplanerischen Feststellung“ durch ein neues ROV erfolgen. Die B212n kann jedoch nicht an der Landesgrenze enden. Die Planung ist nur sinnvoll bei Fortführung auf Bremer Gebiet bis an die A281. Insofern erfolgen enge Abstimmungen der beiden Verfahren untereinander; relevante Untersuchungsergebnisse mit grenzüberschreitender Bedeutung werden inhaltlich mitgetragen und ggf. nachrichtlich übernommen. Hierdurch wird eine zusammenhängende länderübergreifende Linienplanung sichergestellt.

Die damalige Bezirksregierung Weser-Ems (BRWE) legte als Ergebnis der Antragskonferenz vom 22.03.2004 den „sachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmen für das ROV“ mit Schreiben vom 14.5.2005 wie folgt fest:

- Die zu überprüfenden Linienführungen der B212n umfassen
 - die erst im ROV von 1996 entwickelte und landesplanerisch festgestellte Variante 12 (ROV-Trasse), und

- eine neue Linienvariante, die im Rahmen der Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung (AEP) konzipiert wurde (AEP-Trasse).

Für diese großräumigen Linienführungen bestehen grundsätzlich die Optionen eines Übergabepunktes sowohl bei „Mühlenhaus“ als auch an der „Stromer Landstraße“. Die übrigen, bereits im ersten ROV untersuchten Varianten, sind nicht mehr Gegenstand der aktuellen raumordnerischen Überprüfung, da sich zwischenzeitlich im Planungsraum keine so wesentlichen Änderungen ergeben haben, die das nach wie vor gültige Abwägungsergebnis in Frage stellen würden. Beide Varianten wurden unter Berücksichtigung der aktuellen raumbedeutsamen Strukturen im Untersuchungsgebiet einer Optimierung unterzogen (opt. ROV-Trasse, opt. AEP-Trasse).

- Durch eine „Grobprüfung“ sind vorab die verschiedenen sich in der Diskussion befindenden Trassenalternativen im Grenzbereich Niedersachsen/Bremen zu beurteilen. Dieser Prüfschritt dient der Festlegung des geeignetsten Übergabebereiches für die dann dort vertieft zu untersuchenden o.g. Varianten.

Im Rahmen einer Raumverträglichkeitsuntersuchung/ -prüfung werden die zu erwartenden raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie sonstiger Nutzungsansprüche beschrieben und bewertet. Bezugsraum ist der Trassenbereich und der Einwirkungsbereich der geplanten Bundesstraße. Der zu untersuchende Raum ist in Abbildung 1 dargestellt.

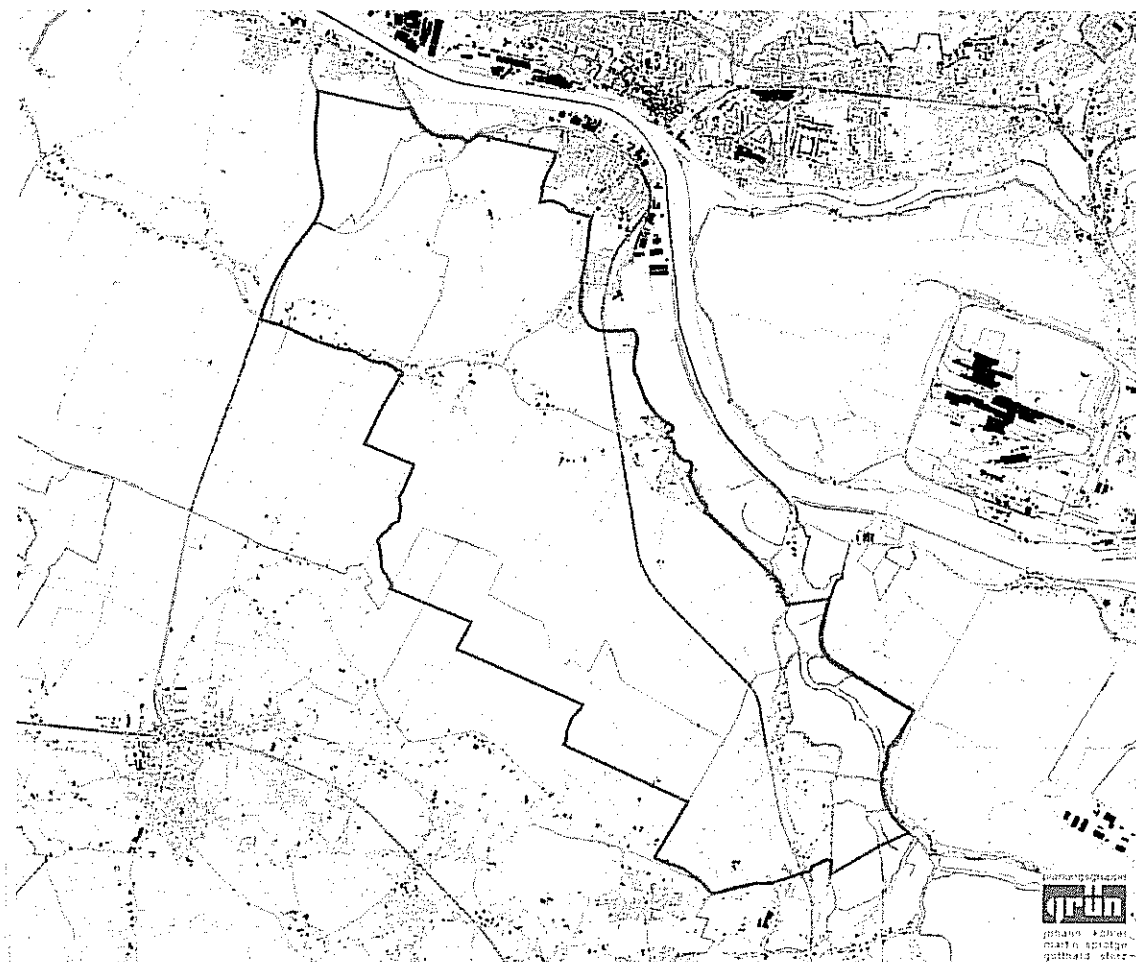


Abbildung 1: Untersuchungsraum ROV

2 VORBEREITENDE PLANUNG

2.1 GROBPRÜFUNG ZUR EINGRENZUNG DES ÜBERGABEBEREICHES

Die Grobprüfung ist als länderübergreifende Betrachtung Niedersachsen/Bremen konzipiert, um die verschiedenen Übergabebereiche mit ihren jeweiligen Linienvorschlägen frühzeitig zu beurteilen. Als Ergebnis sollen der künftige Übergabebereich und die dort vertiefend zu untersuchenden Linienvarianten für das weitere Verfahren nachvollziehbar vorausgewählt werden.

Für die Übergabebereiche „Stromer Landstraße“ und „Mühlenhaus“ wurden verschiedene Linien geprüft, die geeignet sind, die großräumigen Untersuchungsvarianten (ROV, AEP) anzubinden. Zusätzlich erfolgte die Beurteilung wesemaher Linienvarianten mit Übergabebereich nördlich von „Mühlenhaus“.

Die Beurteilung erfolgte anhand der Themenfelder

- Straßenbau / Verkehr,
- EU-Schutzgebiete,
- Naturschutz,
- Wasserwirtschaft,
- Siedlung und
- Landwirtschaft.

Für jedes Themenfeld wurden die Bewertungen anhand von sachbezogenen Einzelkriterien auf Grundlage vorliegender Informationen durchgeführt.

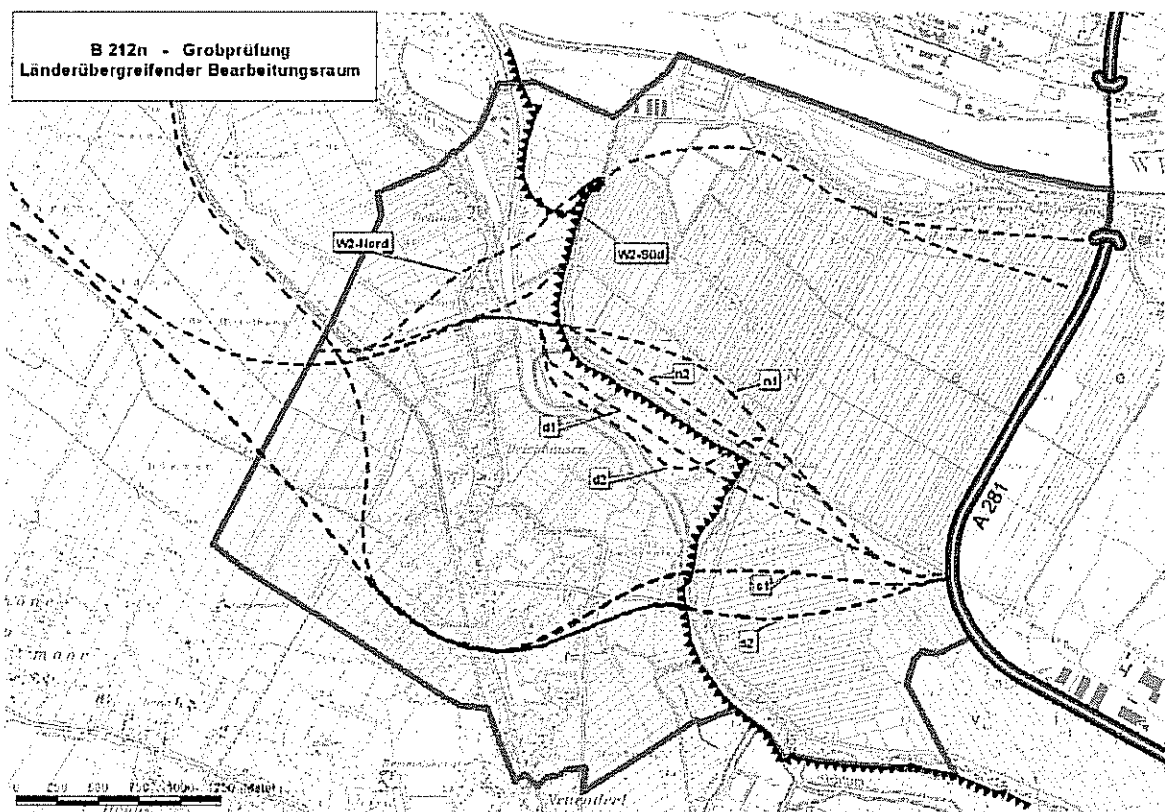


Abbildung 2: Grobprüfung – länderübergreifender Bearbeitungsraum

Im Ergebnis wird festgestellt, dass ohne eine Gewichtung der Themenfelder ausschließlich die n-Varianten (mit ÜB „Mühlenhaus“) und die s-Varianten (mit ÜB „Stromer Landstraße“) weiterzuverfolgen sind. Bei der weitergehenden Betrachtung wird darüber hinaus deutlich, dass die Einzelbewertungen für die n-Varianten extrem positiv bzw. extrem negativ ausfallen und erhebliche europarechtliche Probleme verursachen. Die s-Varianten erzielen hingegen eine deutlich ausgewogenere Beurteilung und beeinträchtigen das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ (DE 2918-401) in erheblich geringerem Umfang. Insofern bleiben nur die s-Varianten mit Übergabebereich „Stromer Landstraße“ als weiterzuverfolgende Linienvarianten übrig. Im weiteren Planungsprozess sind jedoch die hohen naturschutzfachlichen Fledermausbetroffenheiten angemessen zu berücksichtigen.

2.2 WEITERE UNTERSUCHUNGEN

Zur sachgerechten Beurteilung der raumordnerisch relevanten Belange wurden die folgenden externen Fachbeiträge erstellt:

1. Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n Teil B (IVV 2007)
2. Luftschadstofftechnische Untersuchung für den Neubau der B212 (Büro für Lärmschutz Jacobs 2007)
3. Schalltechnische Untersuchung für den Neubau der B212 (Büro für Lärmschutz Jacobs 2007)
4. Studie zur FFH-Vorprüfung für das gemeldete Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke (DE 2817-331)“ / „Bremische Ochtum (DE 298-371)“ (pgg 2007)
5. Fachbeitrag zur Grobprüfung im Rahmen des ROV, Naturschutzfachliche Aspekte und NATURA 2000 (bioconsult 2006)
6. Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich Sonderkartierungen und artenschutzrechtliche Beurteilung (bioconsult 2007)

2.3 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMES

Die bei der Antragskonferenz abgestimmte Abgrenzung für die Untersuchung der raumbezogenen Auswirkungen der B212n für das niedersächsische ROV berücksichtigt u.a. folgende Kriterien:

- Lage der zu prüfenden Linienvarianten (ROV und AEP)
- Schutzgutabhängige Wirkbetroffenheiten und Funktionszusammenhänge
- Potenzielle Betroffenheiten von Schutzgebieten (z. B. Landschaftsschutzgebiete, Hochwasserschutzgebiete)
- Kommunale Gebietsentwicklungen (z. B. Wohnen und Gewerbe)
- Relevante Nutzungen (z. B. Landwirtschaft, Tourismus)
- Vorhabensbedingte Be-/ Entlastungen im Straßennetz

Der UVS-Untersuchungsraum umfasst somit ca. 3.470 ha, zuzüglich rd. 1.000 ha für die Immissionsbeurteilung.

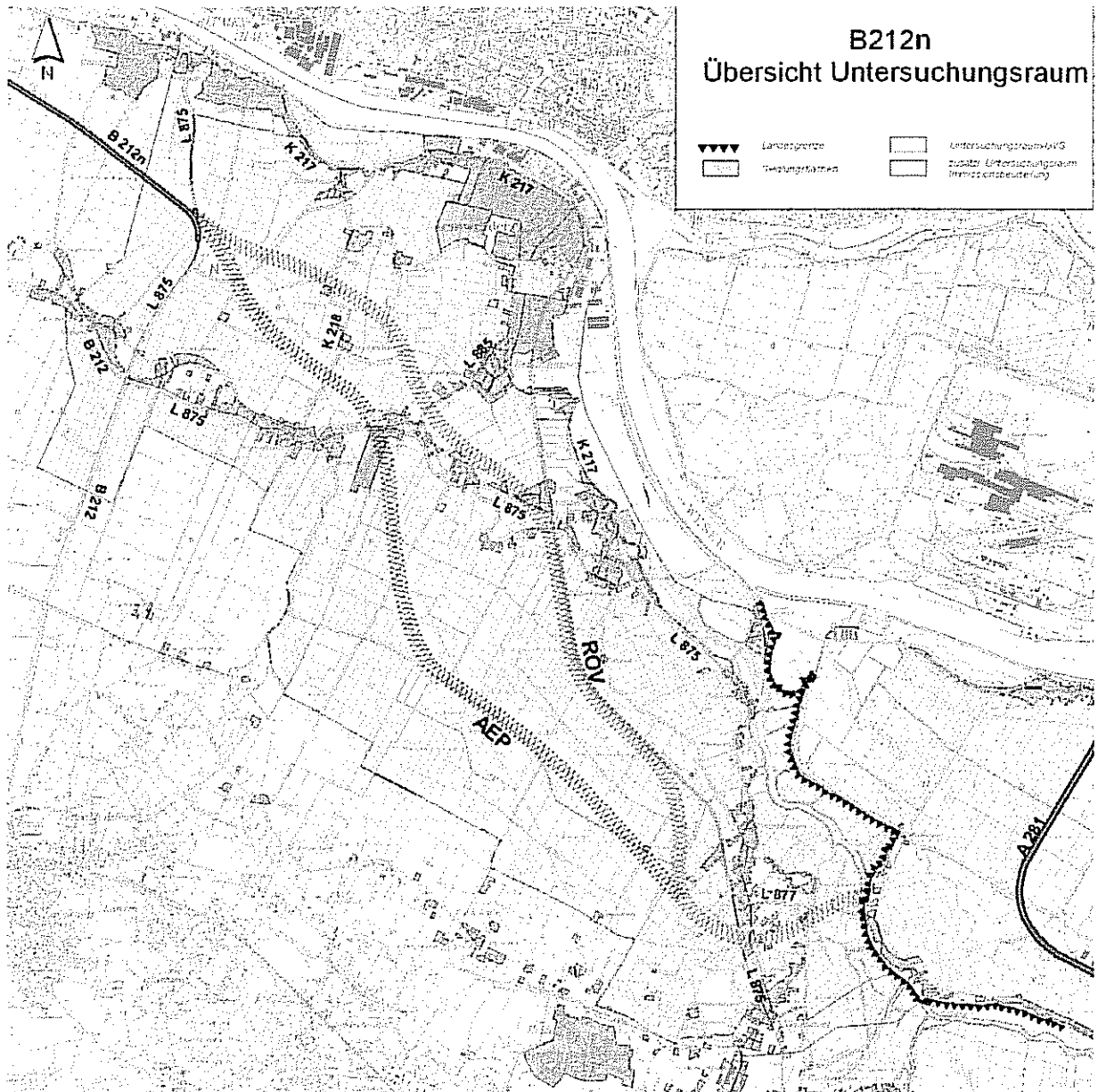


Abbildung 3: Untersuchungsraum UVS

3 RAUMANALYSE

3.1 VERKEHR

3.1.1 RAUMSTRUKTUR UND STRAßENNETZ

Der Untersuchungsraum erstreckt sich links der Weser von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Bremen im Bereich von Deichhausen / Sandhausen. Größere, nahegelegene Ortschaften sind: Lemwerder im Nordosten, Bookholzberg im Südwesten, Delmenhorst im Süden sowie Bremen im Südosten.

Die Besiedlungsdichte im Plangebiet ist, mit Ausnahme von Lemwerder, eher gering und orientiert sich am Hauptstraßennetz (langgestreckte Dorfstruktur).

Die von Nordwesten kommende B212 stellt die zentrale Hauptanbindung zur mittleren und nördlichen Wesermarsch dar, schwenkt bei Harmenhausen in Richtung Bookholzberg und schließt bei Ganderkesee an die BAB A28 an. Ab Harmenhausen / Krögerdorf wird ein Teil des Verkehrs der B212 über die L875 in Richtung Altenesch über Deichhausen / Sandhausen nach Delmenhorst fortgeführt. In Deichhausen / Sandhausen zweigt die L877 über die Ortschaft Strom in Richtung Stadtgebiet Bremen ab. Darüber hinaus besteht ein ringförmiges Straßennetz aus K217, K218 und L885, das den wesemahen Bereich Lemwerder-Bardenfleth mit der L875 verbindet.

3.1.2 ÖRTLICHE / ÜBERÖRTLICHE ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT

Der Verlauf B212 – L875 – L877 ist Bestandteil der überörtlichen Verkehrsachse von Nordenham nach Bremen; die Anbindung des Industrie- und Gewerbestandortes Lemwerder wird durch die K217 und die L885 sichergestellt.

Darüber hinaus bestehen Individualverkehrsbeziehungen, insbesondere mit dem südwestlich angrenzenden Siedlungsband Hude – Bookholzberg – Heide – Hasbergen, sowohl als kurze Anbindung zum übergeordneten Straßennetz und umgekehrt, als auch wegen des Dienstleistungs- und Versorgungsangebotes in diesem Bereich.

Aufgrund der starken landwirtschaftlichen Prägung und der geringen Infrastrukturausstattung des Untersuchungsraumes wird das örtlichen Straßen- und Wegenetz vom Ziel- und Quellverkehr sowie vom landwirtschaftlichen Verkehr in Anspruch genommen.

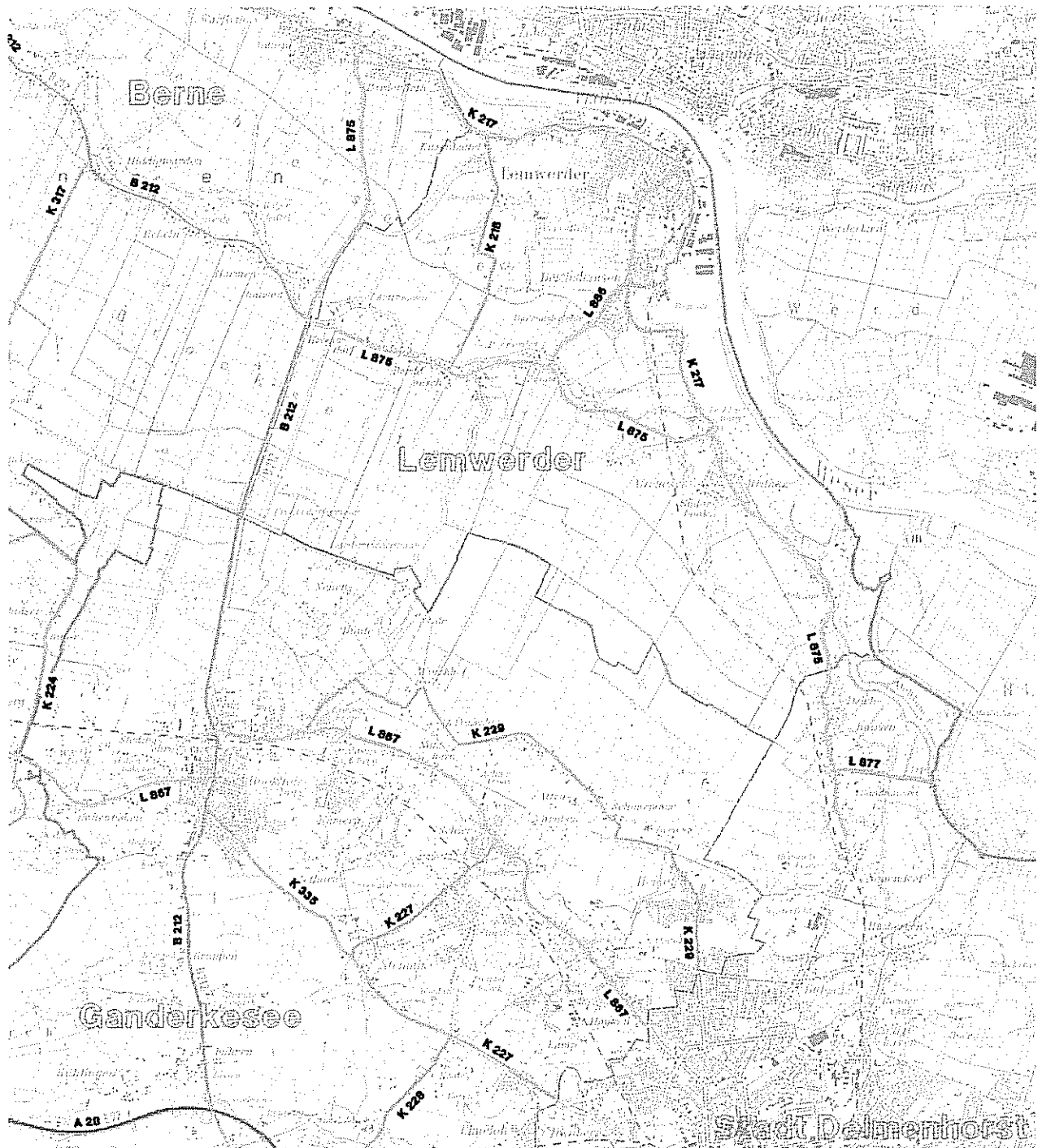
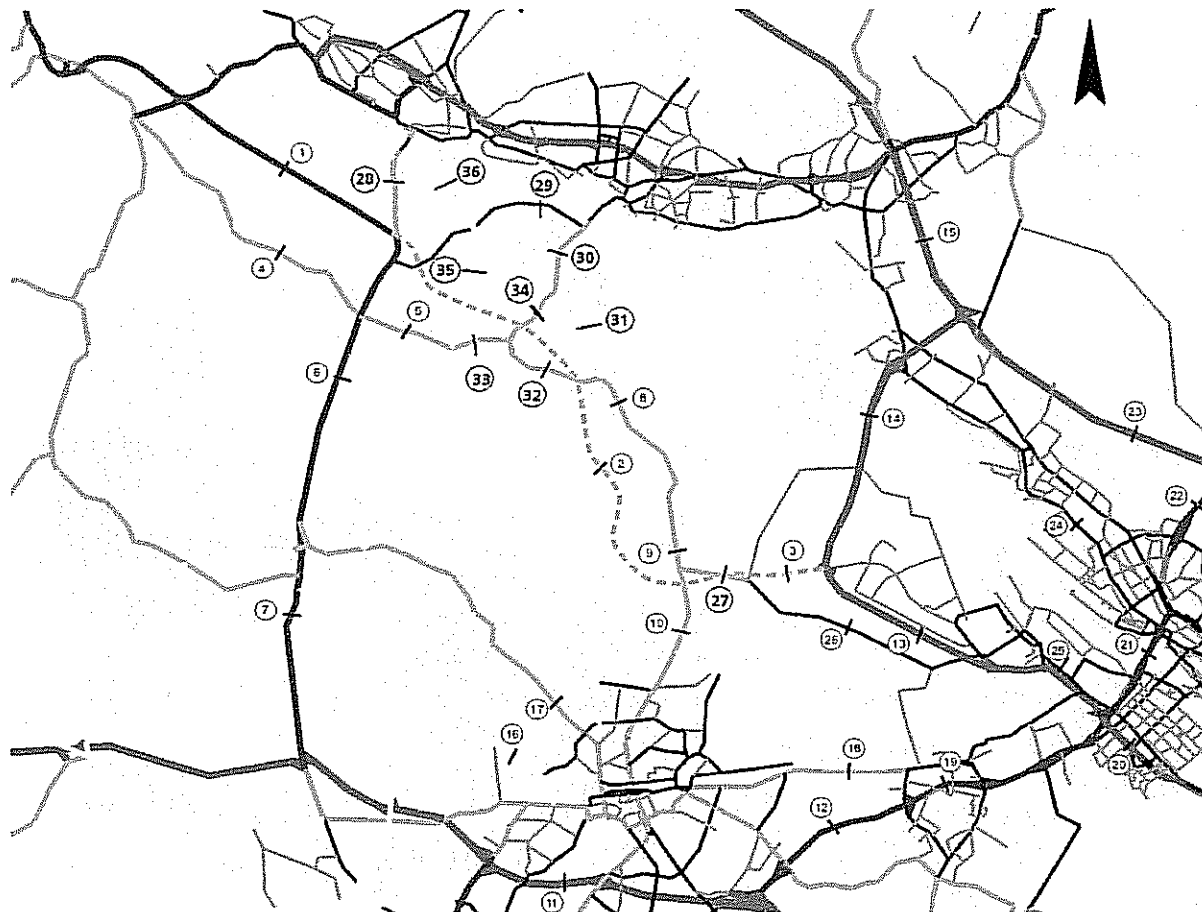


Abbildung 4: örtliche / überörtliche Erschließungsqualität

3.1.3 VERKEHRSENTWICKLUNG

Die Darstellung der Verkehrssituation basiert auf der Aktualisierung der Verkehrsprognose A281, Sonderbericht für die B212n Teil B (2006, IVV Aachen). Im folgenden wird die Ausgangslage (Analysebelastung) und der Planfall 0 (Prognosenullfall 2015) dargestellt, um die künftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum ohne einen Neubau der B212 vorzustellen. Bei dem Planfall 0 werden die B212n Huntebrück – Harmenhausen (OU Berne) und die A281 (Bauabschnitte 2/1, 2/2 und 3/1) mit Anschluss an die Strömer Landstraße (Bremen) berücksichtigt, da für beide Vorhaben bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt.



Quelle: IVV 2006: Aktualisierte Verkehrsprognose A281 – Sonderbericht B212n, Anl. A-7.0 (ergänzt)

Abbildung 5: Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte DTV (Kfz/Tag)

Die grundlegende Belastungssituation des Untersuchungsgebietes ändert sich gegenüber der Analyse 2000/2001 nur geringfügig. Im Verkehrsgutachten der IVV werden die Belastungsverschiebungen im Wesentlichen auf Strukturveränderungen (Einwohner, Beschäftigte, Baugebiete etc.) zurückgeführt. Offensichtlich ist der Einfluss des A281-Teilstückes ohne Weserquerung sowie der B212n (OU Berne) auf die Verkehrsentwicklung im mittleren Betrachtungsraum eher gering, der Verkehr wird vielmehr über die Eckverbindungen im Norden (B212 – B212n) und im Süden (L877 – L875) abgeführt.

3.2 VORGABEN RAUMORDNUNG, STÄDTEBAU/BAULEITPLANUNG

3.2.1 PLANERISCHE & RECHTLICHE VORGABEN

Die Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Wesermarsch und Oldenburg übernehmen und konkretisieren die Ziele des Landesraumordnungsprogrammes Niedersachsen. Für alle raumbedeutsamen Nutzungen werden Vorrang- und Vorsorgegebiete festgelegt, die nachfolgend beschrieben werden.

Die kreisfreie Stadt Delmenhorst verfügt nicht über ein Regionales Raumordnungsprogramm. Hier werden daher die Festsetzungen der Flächennutzungsplanung der Stadt Delmenhorst wiedergegeben.

ANALYSEBELASTUNG

Neben der B212 ist insbesondere die L875 mit L877 (Stromer Landstraße) als derzeitige Hauptverkehrsanbindung mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 5.500 - 8.500 Kfz belastet; auf der K217 und der L885 liegt die DTV-Belastung bei etwa 4.300 Kfz. Das übrige Straßennetz wird deutlich geringer befahren (DTV <1.500 Kfz).

Bemerkenswert sind die Schwerlastverkehrswerte von 800–1.000 Lkw/Tag auf der B212 bei Harmenhausen. Die L875 zwischen Bardewisch und Deichhausen wird ebenfalls noch von ca. 500 Lkw/Tag befahren.

Insgesamt spiegeln die Verkehrszahlen die o.a. Erschließungsfunktionen dieser Straßen wieder.

PROGNOSENULLFALL 2015

Eine leistungsfähige überörtliche Nord-Süd-Anbindung besteht zur Zeit nicht.

Für das Untersuchungsgebiet ist festzustellen, dass Verkehrszunahmen ausschließlich die Straßenzüge

- B212 – L875 – B212n (OU Berne) in der Größenordnung von 5% sowie
- A281 – L 877 (Stromer Landstr.) – L875 (Neuendeel) in der Größenordnung von 35 – 40%

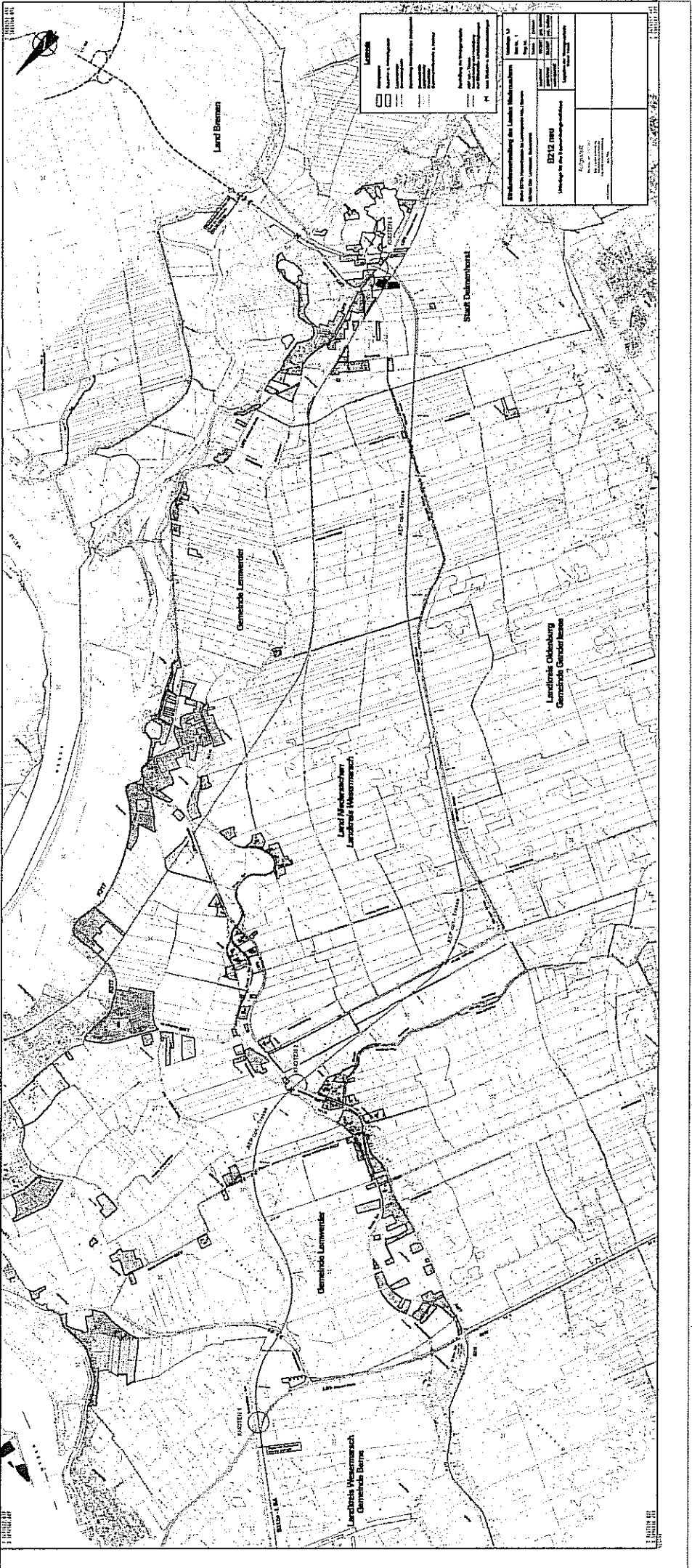
betreffen. Für das übrige Straßennetz wird im Mittel eine leicht rückläufige Verkehrsentwicklung um etwa 5% erwartet. Der absolute Lkw-Verkehr sinkt im Mittel sogar um ca. 20%; im Bereich der o.a. Straßenzüge bleibt er jedoch nahezu unverändert.

Den stärksten Entlastungseffekt erfährt die B212alt (Harmenhausen - Berne) aufgrund der Parallelführung der B212n (OU Berne). Aber auch auf der L875 zwischen Harmenhausen und Deichhausen ergibt sich eine Entlastung von rd. 25%. Die stärkste Zusatzbelastung wird hingegen für den Abschnitt L877 (Stromer Landstr.) und L875 (Richtung Delmenhorst) mit ca. 35% prognostiziert, was auf den Anschluss der A281 an die Stromer Landstraße (Bremen) zurückzuführen ist.

Tabelle 1: Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte (Kfz/Tag) DTV

Nr.	Straßenabschnitt	Analysebelastung 2000 / 2001			Prognose Nullfall 2015		
		DTV absolut	LKW *) absolut	%	DTV absolut	LKW *) absolut	%
1	B 212n (OU Berne)	--	--	--	7.700	700	9,1
4	B 212 alt	8.000	1.000	12,5	2.000	80	4
5	L 875 (Bardewisch)	5.600	500	8,9	3.100	320	10,3
6	B 212 (Nord)	8.000	780	9,8	8.300	510	6,1
8	L 875 (Altenesch)	7.700	480	6,2	6.800	400	5,9
9	L 875 (Deichhausen)	7.700	480	6,2	6.800	400	5,9
10	L 875 (Neuendeel)	8.500	800	9,5	11.500	790	6,9
20	A 281 (BA 2/1)	--	--	--	36.300	--	--
26	L 877 (HB)	5.700	--	--	7.800	--	--
27	L 877 (Nds.)	6.000	1.040	17,3	8.200	1.020	12,4
28	L875 (Bardenfleth)	2.100	70	3,3	2.600	80	3,1
29	K217 (Lemwerder)	4.400	210	4,8	4.000	140	3,5
30	L885 (Lemwerder)	4.300	200	4,6	3.100	60	1,9
31	K217 (Tecklenburg)	1.200	20	1,7	800	10	1,2
32	L875 (Sanau)	5.700	410	7,2	4.700	310	6,6
33	L875 (Hörspe)	5.300	500	9,5	3.100	320	10,3
34	L885 (Dunwarderfeld)	4.300	190	4,4	3.100	100	3,2
35	K218 (Barschütte)	800	20	2,5	500	30	6
36	K217 (Ritzenbüttel)	1.500	80	5,3	800	20	2,5

*) gemäß DTV-Zusammenstellung für Immissionsbeurteilung durch IVV (18.12.2006)



Legende

- Straße
- Kanal
- Eisenbahn
- Fluß
- Bach
- Wald
- Grünland
- Acker
- Gärten
- Gebäude
- Grenzlinie
- Katastralgrenze
- Höhenlinien
- Höhenpunkte
- Höhenangaben
- Höhenlinien
- Höhenpunkte
- Höhenangaben
- Höhenlinien
- Höhenpunkte
- Höhenangaben
- Höhenlinien
- Höhenpunkte
- Höhenangaben

Bekanntmachung der Lande, Mehrzweckkarte

EPT 12 1960

Vertrag über die Landesgrenzen

Land	
Land Bremen	Land Osterode am Harz
Land Nienburg am See	Land Verden
Land Hildesheim	

Vertrag über die Landesgrenzen

Vertrag über die Landesgrenzen

Vertrag über die Landesgrenzen

Land Bremen

Land Osterode am Harz

Land Nienburg am See

Land Verden

Land Hildesheim

Land Verden

Land Hildesheim

1:100,000

1:100,000

1:100,000

1:100,000

**Planung der B 212 neu
von Harmenhausen bis Landesgrenze
Niedersachsen/Bremen**

**Grobprüfung
im Rahmen des
Raumordnungsverfahrens**

Aufgestellt:

Oldenburg, den 27.07.2007

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg

Im Auftrage gez. Bley

Exkurs:

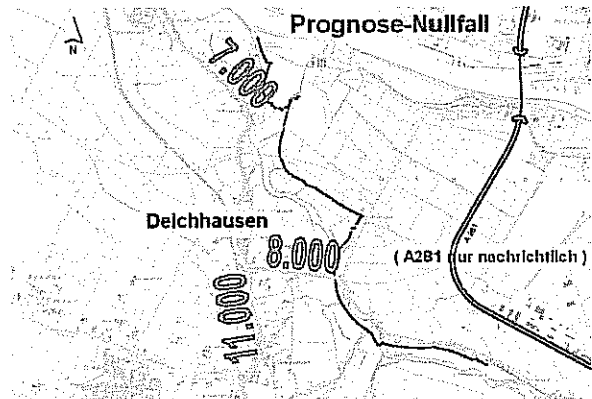
Verkehrsbelastungen durch ÜP Stromer Landstr. bzw. Mühlenhaus

(Die zugrunde gelegten Verkehrsmengenangaben stammen aus der aktuellen Verkehrsuntersuchung (IVV 2006); sie beziehen sich auf das Prognosejahr 2015 und wurden hier auf tausend gerundet.)

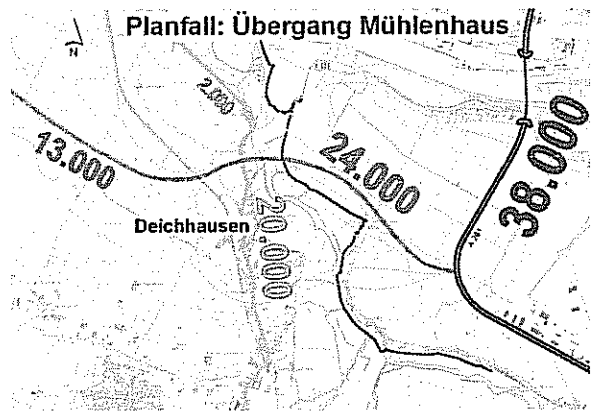
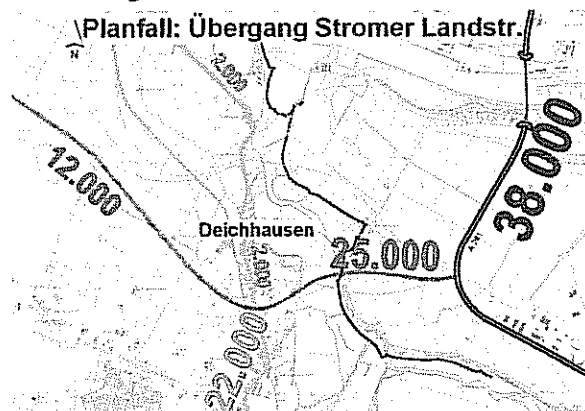
Die Verkehrsprognose (IVV 2006) beziffert für 2015 ohne Neubau der B212n die Verkehrsmengen auf der

- L875 nördlich von Deichhausen mit täglich ca. 7.000 Kfz,
- L877 (Stromer Landstr) mit täglich etwa 8.000 Kfz.
- L875 südlich von Deichhausen mit täglich rd. 11.500 Kfz.

Bemerkenswert ist der Eckstromverkehr zwischen Bremen und Delmenhorst.



Auch mit dem Neubau der B212 und Anschluss an die A281 bleibt diese Eckstrombeziehung Bremen – Delmenhorst bestehen, die Verkehrsmengen insbesondere auf der L875 verändern sich allerdings deutlich: Während der nördlich gelegene Abschnitt der L875 eine starke Entlastung erfährt, verdoppelt sich der Verkehr auf dem Abschnitt südlich der B212n. Die einzelnen Linienvarianten (s-, n-, d- und w-) haben für diese grundlegende Verkehrsmengenverteilung nur eine untergeordnete Bedeutung.



Den Skizzen ist zu entnehmen, dass ein Übergabepunkt Mühlenhaus in Deichhausen zu erheblichen Belastungen führen wird, während der Übergang Stromer Landstr. durch die räumliche Verschiebung der Verkehrsmengen eine Schonung von Deichhausen bewirkt und im Vergleich mit der Nullfallprognose sogar deutliche Entlastungseffekte ermöglicht.

Die L875 südwestlich der B212n wird künftig Verkehrsstärken von >20.000 Kfz/Tag abwickeln. Die prognostizierte Differenz von etwa 2.000 Kfz/Tag zwischen den oben dargestellten Übergabebereichen ist angesichts dieser Gesamtverkehrsstärke als vergleichsweise gering anzusehen.

Grundsätzlich ist die L875 zur Bewältigung solcher Verkehrsmengen geeignet, wenngleich Qualitätseinbußen sowohl für den Verkehr als auch für Delmenhorst eintreten werden. Durch gezielte verkehrslenkende Maßnahmen können diese Belastungen jedoch abgefedert werden. Entsprechende Konzepte werden bereits diskutiert.

Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281

Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n Teil B

Auftraggeber: Bremer Gesellschaft für
Projektmanagement im
Verkehrswegebau mbH – GPV
Hanseatenhof 8
28195 Bremen

Auftragnehmer: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

Aachen im Dezember 2006

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Erwerbstätige *	Beschäftigte **
Bezugsjahr 2000/2001			
Bremen	541.500	235.500	328.800
Delmenhorst	76.300	43.000	31.800
Osterholz-Scharmbeck	31.300	17.200	11.900
Berne	7.200	3.300	2.100
Lemwerder	7.500	3.500	3.200
Ganderkesee	30.600	16.100	10.200
Bezugsjahr 2015			
Bremen	546.000	247.900	342.500
Delmenhorst	74.500	40.100	30.800
Osterholz-Scharmbeck	30.300	16.400	11.900
Berne	7.800	3.600	2.400
Lemwerder	7.600	3.400	2.700
Ganderkesee	31.400	15.600	11.800
<p>* Erwerbstätige sind alle Erwerbspersonen, die in einem abgegrenzten Gebiet wohnen – Nachtbevölkerung – und von dort aus ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen (d. h. zwecks Aufnahme der Aktivität „Arbeiten“ einen Arbeitsplatz aufsuchen und dort als Beschäftigte – Tagbevölkerung – tätig werden). Die Erwerbstätigen sind eine Teilmenge der Einwohner.</p> <p>** Beschäftigte sind die in einer Raumeinheit (Verkehrszelle) an ihren Arbeitsplätzen beruflich Tätigen. I. a. ist ein Beschäftigter einem Arbeitsplatz zugeordnet (bei Schichtbetrieb jedoch mehrere Beschäftigte).</p>			

Tabelle 2 Eckwerte der Strukturdaten im Untersuchungsraum für die Analyse 2000/2001 und den Prognose-Horizont 2015
(gerundete Werte)

Die **Tabelle 2** verdeutlicht, dass innerhalb des Untersuchungsraumes bei den einzelnen Städten/Gemeinden unterschiedliche Entwicklungstendenzen für den Zeitraum zwischen 2000/2001 und 2015 prognostiziert werden. Während beispielsweise für die Stadt Bremen bei den Einwohnern, den Beschäftigten und den Erwerbstätigen leichte Zunahmen prognostiziert werden, so wird für die – entsprechend den Ergebnissen der Strukturdatenprognose – Stadt Delmenhorst ein leichter Rückgang bei den Einwohnern, Beschäftigten und Er-

werbstätigen berücksichtigt. In der Strukturdatenprognose werden aber auch unterschiedliche Entwicklungstendenzen innerhalb einer Gemeinde prognostiziert. Es wird davon ausgegangen, dass in der Gemeinde Ganderkesee zwischen 2000/2001 und 2015 zwar die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen ansteigen, die Erwerbstätigenzahlen aber sinken werden.

Hierdurch ergeben sich für den Prognose-Horizont 2015 andere räumliche Schwerpunkte bzw. Konzentrationen bei den Siedlungsbereichen als noch in der Analyse 2000/2001. Dies hat auch Auswirkungen in der verkehrlichen Verknüpfung der einzelnen Siedlungsbereiche.

Durch die nachfolgend kurz skizzierten Veränderungen im Verkehrsangebot ergeben sich infolge der Veränderung der Erreichbarkeit der verschiedenen Siedlungsbereiche noch darüber hinausgehende Veränderungen bei der verkehrlichen Verknüpfung der Siedlungsbereiche.

4.2 Verkehrsangebot Straßennetz

Das untersuchungsrelevante Straßennetz der Analyse 2000/2001 für den Untersuchungsraum (die Stadt Bremen und die angrenzenden Gebietskörperschaften) ist im **Bild 5** dargestellt. Es umfasst alle klassifizierten Straßen:

- die Bundesautobahnen,
- die Bundesstraßen,
- die Landesstraßen und
- die (verkehrswichtigen) Kreisstraßen.

Ferner enthält es die städtischen Hauptverkehrsstraßen von Bremen und Delmenhorst. Innerhalb der Stadt Bremen wird dieses Netz der übergeordneten Straßen noch um das Netz der Verkehrsstraßen und der Hauptsammelstraßen verdichtet.

Das untersuchungsrelevante Straßennetz des Prognose-Null-Falles 2015 für den Untersuchungsraum kann dem **Bild 6** entnommen werden. Das Straßennetzmodell des Prognose-Null-Falles 2015 enthält alle Maßnahmen³³, die

³³ Eine Übersicht mit den Einzel-Maßnahmen im Straßennetz für den Prognose-Null-Fall 2015 kann aus dem **Anhang 1** entnommen werden.

Weserkannel: nun
 B212: nun
 Sonderbericht B 212n
 Aktualisierung Verkehrsprognose A 281 - Sonderbericht B 212n
 Weserkannel: ja
 B212n: Stromer wandelt.
 Weserkannel: ja
 B212n: Westhambus
 Weserkannel: ja
 B212n: optimierte AEP-Insule

Nr.	Querschnitt	Analyse 2000/2001 abs.	Prog.-Null- Fall 2015 abs.	Netzfall							
				Planfall 1		Planfall 2b		Planfall 2c		Planfall 2d	
				abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1	B 212n Teil A	—	7.700	7.200	94	11.200	145	12.000	156	11.200	145
2	B 212n Teil B (Nds)	—	—	—	—	12.000	—	13.200	—	12.400	—
3	B 212n Teil B (HB)	—	—	—	—	25.400	—	23.900	—	25.600	—
4	L 875 (B 212 alt)	8.000	2.000	2.100	105	2.400	120	2.400	120	2.500	125
5	L 875 (Bardewisch)	5.600	3.100	3.100	100	1.700	55	2.100	68	2.200	71
6	B 212 (Nord)	8.000	8.300	7.800	94	7.100	86	7.400	89	7.300	88
7	B 212 (Süd)	11.900	11.300	10.800	96	10.700	95	10.600	94	10.500	93
8	L 875 (Allenesch)	7.700	6.800	6.600	97	2.100	31	2.100	31	2.400	35
9	L 875 (Deichhausen)	7.700	6.800	6.600	97	2.100	31	17.100	251	2.400	35
10	L 875 (Neuendeel)	8.500	11.500	11.600	101	21.700	189	19.700	171	21.600	188
11	A 28 (westl. AS DEL-Adelheide)	62.700	66.100	66.100	100	63.700	96	63.900	97	63.700	96
12	B 75 (Landesgrenze)	41.700	37.600	37.400	99	33.000	88	33.600	89	33.000	88
13	A 281 (BA 3/2)	—	—	21.300	—	22.000	—	21.300	—	22.100	—
14	A 281 (BA 4)	—	—	28.400	—	38.400	—	37.900	—	38.500	—
15	A 27 (nördl. AD HB-Industrie Häfen)	71.700	88.100	92.100	105	92.700	105	92.500	105	92.700	105
16	K 227 (westl. DEL)	6.800	8.000	8.100	101	7.900	99	7.500	94	7.700	96
17	L 867 (westl. DEL)	6.500	7.300	7.300	100	7.000	96	6.800	93	6.900	95
18	L 887 (östl. DEL)	12.500	10.700	11.100	104	9.200	86	9.300	87	9.100	85
19	B 75 (Huchting)	46.500	45.700	45.500	100	42.000	92	42.400	93	42.000	92
20	A 281 (BA 2/1)	—	36.300	41.900	115	40.800	112	40.800	112	40.900	113
21	B 6 (Stephanibrücke)	95.500	100.700	90.100	89	88.700	88	89.200	89	88.700	88
22	B 6 (Zübr. Übersee Häfen)	60.400	70.600	67.300	95	65.600	93	66.100	94	65.500	93
23	A 27 (südl. AD HB-Industrie Häfen)	74.500	88.900	80.300	90	81.200	91	82.300	93	81.100	91
24	Hafenrandstr. (Walle)	27.900	29.300	22.300	76	21.800	74	21.800	74	21.800	74
25	S.-Apelt-Str. (westl. Hemptenweg)	18.100	4.500	6.600	147	6.100	136	6.000	133	6.100	136
26	Stromer Landstr.	5.700	7.800	7.900	101	500	6	800	10	500	6

Anlage A-7.1: Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte [Kfz/Tag] DTV

Vergleichsfall ist der Prognose-Null-Fall (= 100 %); gerundete Werte

DTV = Durchschnittliche tägliche Verkehr

Aktualisierung Verkehrsprognose A 281 – Sonderbericht B 212n

Nr.	Querschnitt	Analyse 2000/2001 abs.	Prog.-Null- Fall 2015 abs.	Planfall 1		Planfall 2b		Planfall 2c		Planfall 2d	
				abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1	B 212n Teil A	---	8.200	7.700	94	12.100	148	12.900	157	12.100	148
2	B 212n Teil B (Nds)	---	---	---	---	12.900	---	14.100	---	13.400	---
3	B 212n Teil B (HB)	---	---	---	---	27.900	---	26.300	---	28.100	---
4	L 875 (B 212 all)	8.600	2.100	2.200	105	2.500	119	2.500	119	2.700	129
5	L 875 (Bardewisch)	6.000	3.300	3.400	103	1.900	58	2.200	67	2.400	73
6	B 212 (Nord)	8.500	8.800	8.200	93	7.500	85	7.800	88	7.700	88
7	B 212 (Süd)	12.700	11.900	11.400	96	11.200	94	11.100	93	11.000	92
8	L 875 (Allenesch)	8.200	7.200	7.000	97	2.200	31	2.200	31	2.500	35
9	L 875 (Delchhausen)	8.200	7.200	7.000	97	2.200	31	18.900	263	2.500	35
10	L 875 (Neuendeel)	8.100	12.300	12.500	102	24.000	195	21.600	176	23.800	193
11	A 28 (westl. AS DEL-Adelheide)	69.000	71.900	72.000	100	69.000	96	69.300	96	69.000	96
12	B 75 (Landesgrenze)	41.700	41.200	40.900	99	35.500	86	36.300	88	35.500	86
13	A 281 (BA 3/2)	---	---	23.900	---	24.300	---	23.500	---	24.300	---
14	A 281 (BA 4)	---	---	31.500	---	42.500	---	41.800	---	42.500	---
15	A 27 (nördl. AD HB-Industrie- häfen)	78.000	94.800	99.100	105	99.700	105	99.600	105	99.800	105
16	K 227 (westl. DEL)	7.200	8.500	8.500	100	8.500	100	8.000	94	8.300	98
17	L 867 (westl. DEL)	6.800	7.600	7.600	100	7.300	96	7.100	93	7.200	95
18	L 887 (östl. DEL)	13.300	11.400	11.700	103	9.700	85	9.800	86	9.600	84
19	B 75 (Huchling)	51.300	49.800	49.500	99	45.000	90	45.600	92	45.000	90
20	A 281 (BA 2/1)	---	39.900	46.100	116	44.700	112	44.700	112	44.800	112
21	B 6 (Stephanibrücke)	103.300	108.300	95.900	89	94.100	87	94.700	87	94.100	87
22	B 6 (Zubr. Überseehafen)	66.000	76.300	71.800	94	69.700	91	70.300	92	69.600	91
23	A 27 (südl. AD HB-Industrie- häfen)	81.600	96.400	86.400	90	87.100	90	88.400	92	87.100	90
24	Hafenrandstr. (Walle)	29.700	30.900	23.500	74	22.900	74	22.900	74	22.900	74
25	S.-Apelt-Str. (westl. Hemptenweg)	20.900	4.900	7.200	147	6.800	135	6.400	131	6.600	135
26	Stromer Landstr.	6.400	8.600	8.700	101	500	6	900	10	500	6

Anlage A-7.2: Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte [Kfz/Tag] DTV-NW Vergleichsfall ist der Prognose-Null-Fall (= 100 %); gerundete Werte



Anlage







DTV - NW : Durchschnittliche tägliche Verkehrs Normale Wert



**Kfz-Belastungs-
situation des
Analyse-Null-Falles
2000/2001 im
Untersuchungsraum**

DTV
(gerundet auf 100)
[Kfz/Tag]

Legende :

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Hauptverkehrsstraße
-  sonstige Straße
im Netzmodell

**Freie Hansestadt
Bremen**

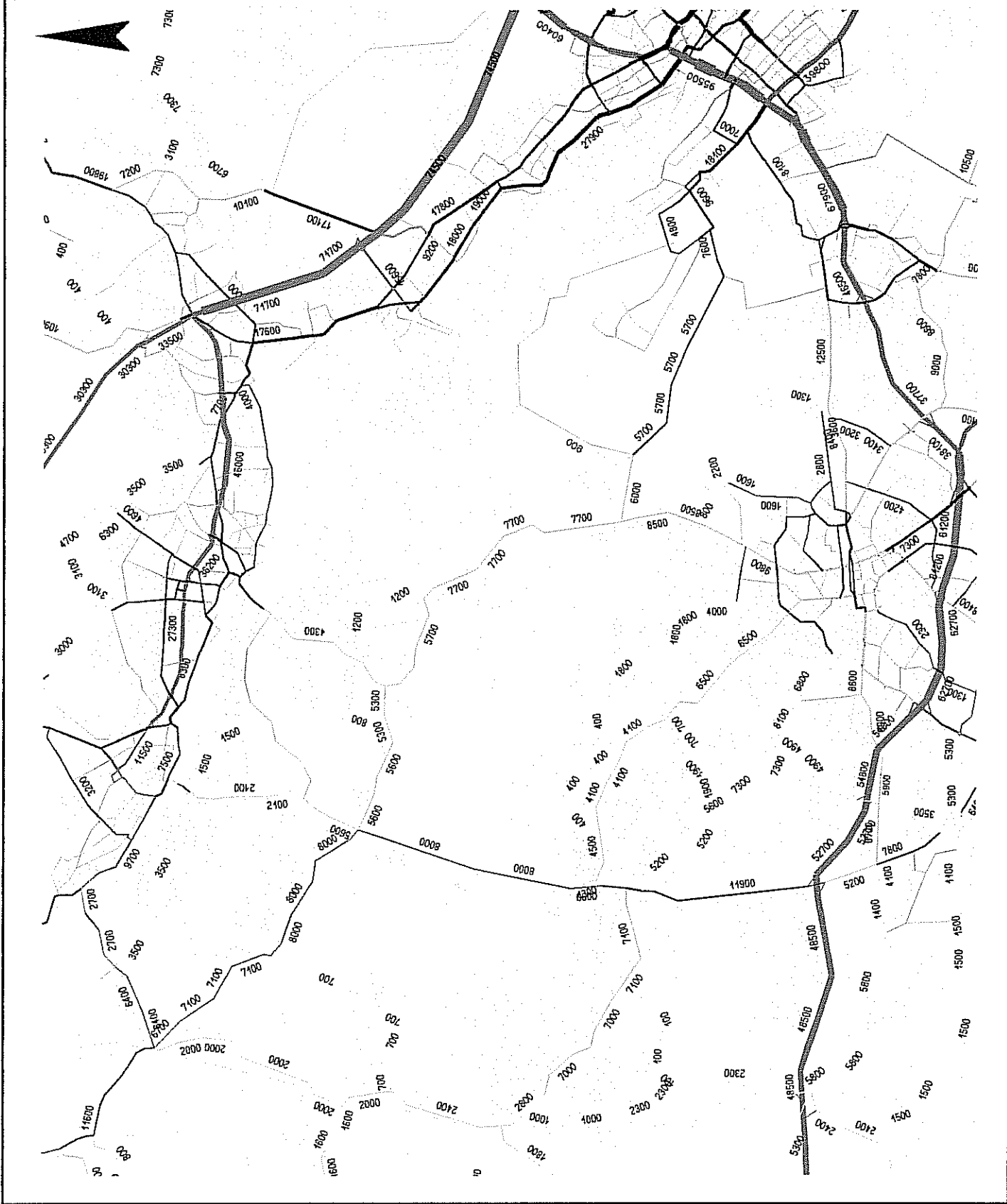
**Aktualisierung der
Verkehrsprognose A 281**

**Sonderbericht für das
Raumordnungs- und
Flächennutzungsplan-
verfahren zur
B 212n Teil B**



Ingenieurguppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung
Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung 171 12228 Bremen







Anlage A-1.1



**Kfz-Belastungs-
situation des
Prognose-Null-Falles
2015 im
Untersuchungsraum**

DTV
(gerundet auf 100)
[Kfz/Tag]


Legende :

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Hauptverkehrsstraße
-  sonstige Straße im Netzmodell

**Freie Hansestadt
Bremen**

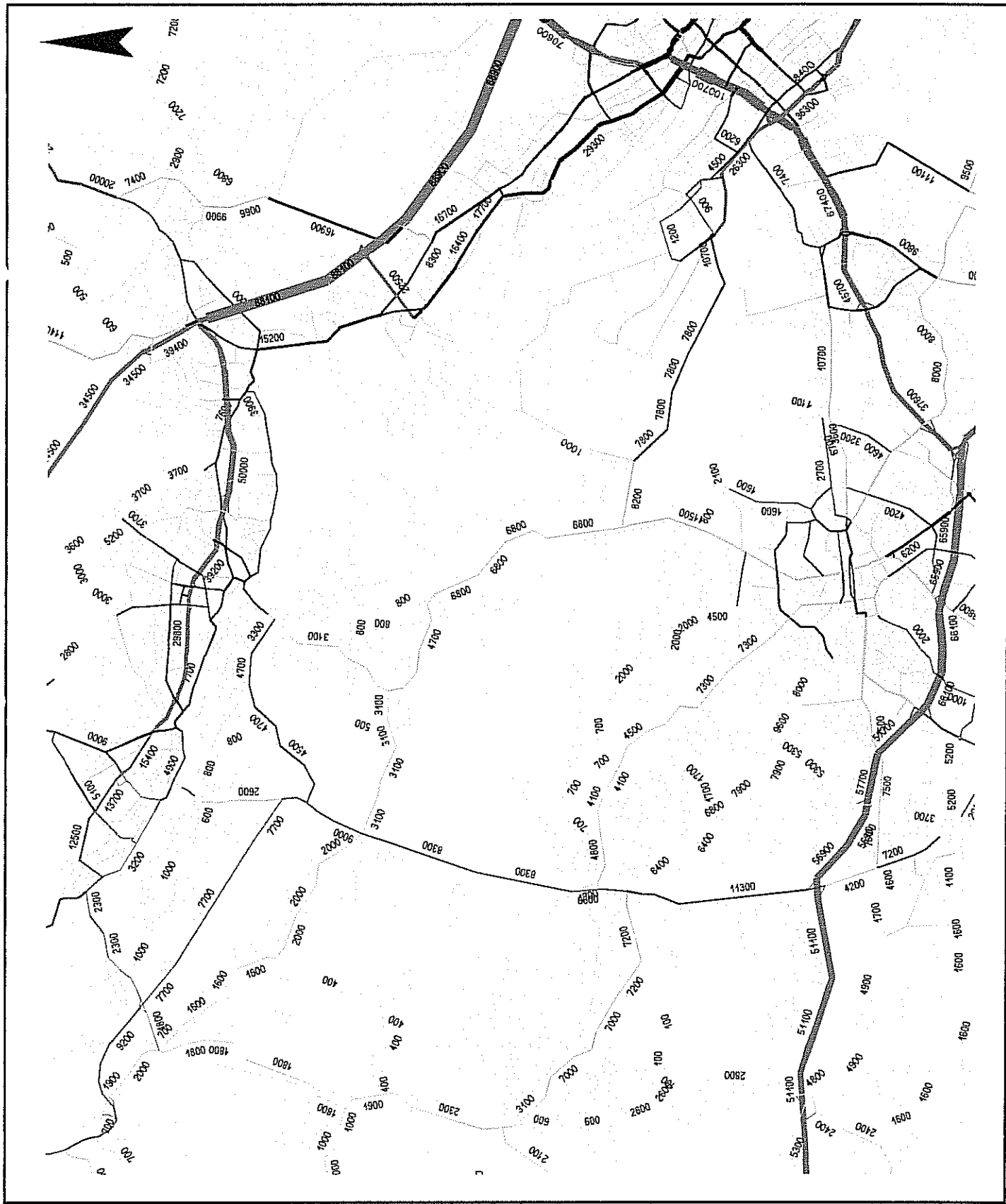
**Aktualisierung der
Verkehrsprognose A 281**

**Sonderbericht für das
Raumordnungs- und
Flächennutzungsplan-
verfahren zur
B 212n Teil B**



Ingenieurguppe für
Verkehrsweisen und
Verfahrensentwicklung






Anlage A-2.1



**Kfz-Belastungs-
situation des
Planfalles 2d im
Untersuchungsraum**

DTV
(gerundet auf 100)
[Kfz/Tag]

Legende :

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Hauptverkehrsstraße
-  sonstige Straße
-  im Netzmodell

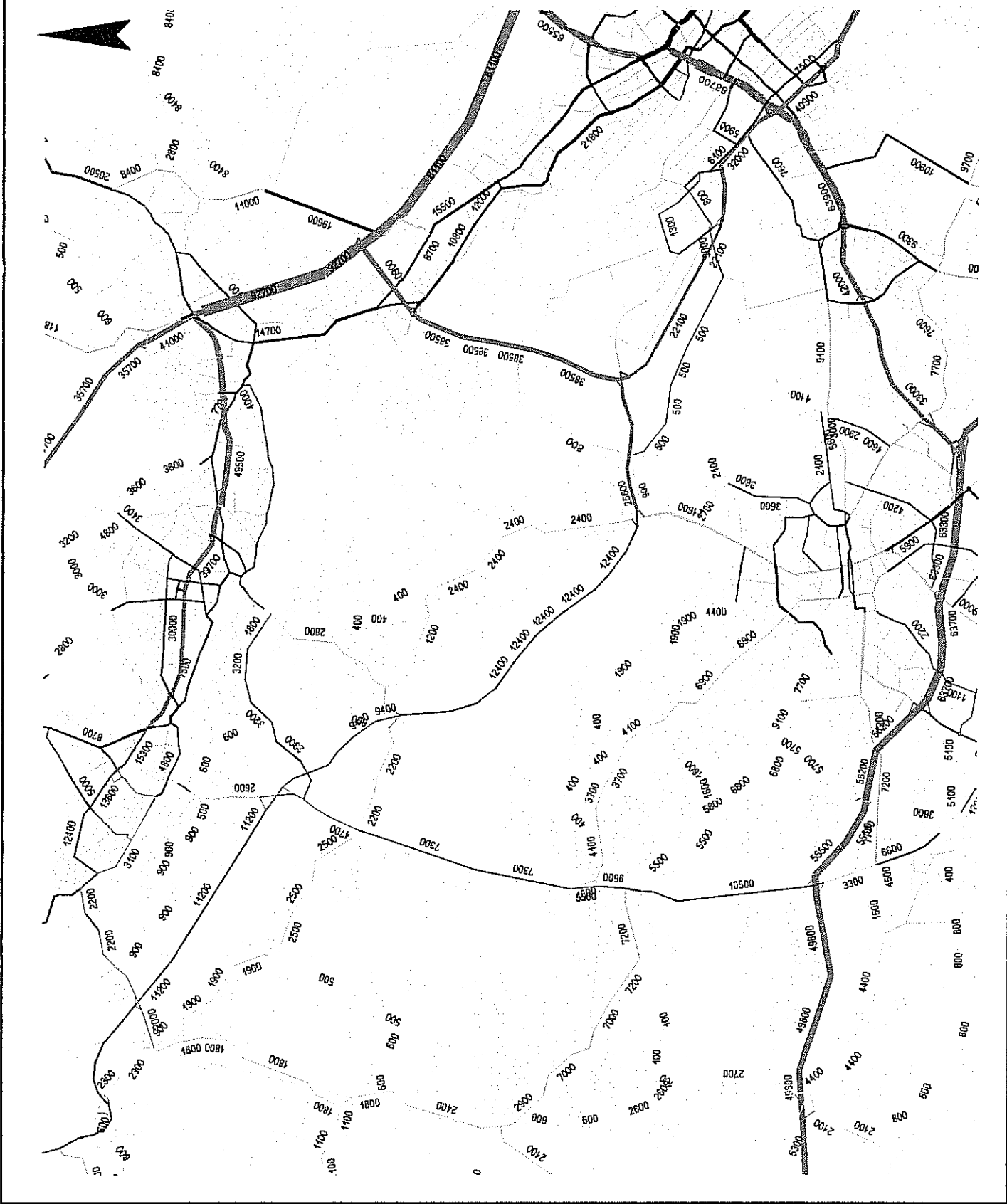
**Freie Hansestadt
Bremen**

**Aktualisierung der
Verkehrsprognose A 281**

**Sonderbericht für das
Raumordnungs- und
Flächennutzungsplan-
verfahren zur
B 212n Teil B**



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen
und
Verkehrsentwicklung
Hansestraße 14/15a, D-28195 Bremen, Tel. +49 471 2298-1



5.7 Weiterer Ausblick zur Belastungssituation

Im Rahmen der Arbeiten zur Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastungen für die A 281 und die B 212n sind auch Abschätzungen durchgeführt worden, die einen Ausblick auf weitere Veränderungen der Belastungssituation im Untersuchungsraum erlauben. Diese beziehen sich auf:

- die Belastungsverlagerungen in Delmenhorst und ??
- die Einführung einer Maut im Zuge der Weserquerung der A 281.

Die für die Planfälle 2 (2b bis 2d) bisher ermittelten **Belastungsverschiebungen in der Stadt Delmenhorst** von Süd nach Nord – auf den Straßenzug L 875/B 212n/A 281 – und die Belastungszunahmen im westlichen Stadtgebiet von Delmenhorst beruhen auf der Verknüpfung der L 875 (Stedinger Landstraße) mit der B 212n und der damit erfolgten Anbindung an die A 281.

Für die Abschätzungen zum Planfall 2 wurde zunächst geprüft, durch welche Verkehrsbeziehungen und Verkehrsarten (Pkw bzw. Lkw) es in den einzelnen Bereichen des Stadtgebietes von Delmenhorst zu Belastungsveränderungen kommt. Darauf aufbauend wurden bereits Überlegungen entwickelt, wie mit Hilfe von kostengünstigen Maßnahmen in kommunaler Verantwortung diesen verkehrlichen Wirkungen (Belastungszunahmen), die von der Verknüpfung der B 212n mit der L 875 hervorgerufen werden, entgegengewirkt werden kann. Es handelt sich dabei vor allem um verkehrlenkende und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr (z.B. durch verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung und Geschwindigkeitsreduzierung) sowie zur Lenkung des Schwerverkehrs (Leitsystem, Durchfahrtsverbote, Wegweisungsanpassung). Diese wären ggf. durch örtliche, kostengünstige, straßenraumbezogene Maßnahmen (vor allem im Zuge der nördlichen Stadtfahrt) zu ergänzen.

Die damit durchgeführten ersten Abschätzungen zur Belastungssituation in Delmenhorst haben gezeigt, dass durch geeignete flankierende Maßnahmen ein Belastungsniveau auf den Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet von Delmenhorst – mit Ausnahme der nördlichen Stadtfahrt (L 875 - Stedinger Landstraße) – erreicht werden kann, dass sich an den Prognosebelastungen des geltenden Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Delmenhorst orientiert.

Im Rahmen der Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen, die mit den einzelnen Planfälle verbunden sind, sind zur weitergehenden Beurteilung der

Zum Vergleich:
Anhang 1 (relevante Maß-
nahmen BmV + Straßennetz)
10 Seiten?

??
22000 K/kz ?

??
22000 K/kz ?

durch die B 212n (Abschnitt B) bzw. durch den 4. Bauabschnitt der A 281 (Weserquerung) ausgelösten Belastungsveränderungen in einer auf diese Untersuchung aufbauende Studie auch die Wirkungen einer **Bemautung der Weserquerung** zu ermitteln.

noch nicht
vorhanden ??

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den früheren Untersuchungen zur Bemautung der Weserquerung wurde eine erste Abschätzung der hierdurch ausgelösten verkehrlichen Wirkungen durchgeführt. Diese Abschätzung zeigt, dass durch die Einführung einer Maut für die Weserquerung im Zuge der A 281 die Belastungen für die A 281 geringer sind, als sie bisher in dieser Untersuchung dargestellt werden. Durch die Maut kommt es teilweise zu einer Rückverlagerungen der Verkehre von der Weserquerung im Zuge der A 281 auf die bereits bestehenden Weserquerungen. Hierdurch sind auch für die B 212n und die L 875, die die niedersächsischen Hauptzulaufstrecken für die Weserquerung im Zuge der A 281 darstellen, geringere Belastungen, als die hier ermittelten, zu erwarten.

??

keine Angaben
in den NOV-
Unterlagen ?

Fazit

Erst mit der Errichtung des Teils B der B 212n, der die Anbindung der linken Weserseite an die A 281 schafft, ergeben sich auch für den niedersächsischen Teil des Untersuchungsraumes nennenswerte Belastungsveränderungen gegenüber dem Prognose-Null-Fall.

Die Belastungssituation der drei untersuchten Netzkonstellationen für den Planfall 2 ist ähnlich. Die Unterschiede beruhen auf der jeweils anderen Ausbildung der Verknüpfungen der B 212n mit dem übrigen Straßennetz. Beim Planfall 2c stellt sich die Belastungssituation in Delmenhorst-Deichhausen als wesentlich ungünstiger dar als bei den beiden anderen Planfällen 2b und 2d. Die Entscheidung für einen dieser beiden Planfälle ist eher in anderen Beurteilungsfeldern als in der Verkehrssituation zu sehen.

Wie der Ausblick zur Belastungssituation zeigt, ist auf Grund der hier zusätzlich durchgeführten Abschätzungen für den Planfall 2 davon auszugehen, dass die Prognosebelastungen im nördlichen und westlichen Straßennetz der Stadt Delmenhorst mit Hilfe von gezielten Maßnahmen spürbar gesenkt werden können.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Ansgarstr. 2, 28195 Bremen



Freie Hansestadt Bremen

Auskunft erteilt Frau Bock/Bb

Dienstgebäude:
Contrescarpe 72
Siemens-Hochhaus

Zimmer 3.05

T (0421) 3 61-6980
F (0421) 3 61-10160

E-mail briglita.bock
@planbauamt.bremen.de

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
610-11-00/01-64

Bremen, 16. August 2007

Betreff: 64. Änderung Flächennutzungsplan Bremen

Verteiler:
(Adressaten angekreuzt)

Terminsache

Umlandgemeinden und weitere Stellen

- Gemeinde Lemwerder, Der Bürgermeister,
Postfach 12 40, 27806 Lemwerder
- Gemeinde Beme, , Der Bürgermeister,
Postfach 11 53, 27802 Beme
- Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen
Raum, Ernährung, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz, Regierungsvertretung Oldenburg
 - o Abteilung Raumordnung
 - o Abteilung Straßenbau
 - o Abteilung Naturschutz
 - o Luftfahrtbehörde – Dezernat 209Theodor-Tantzen-Platz 8, 26122 Oldenburg
- Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Postfach 2443, 26014 Oldenburg
- Stadt Delmenhorst, Der Oberbürgermeister,
Rathausplatz 1, 27749 Delmenhorst
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr
Friedrichswall 1, 30159 Hannover
- Gemeinde Ganderkesee
Postfach 16 61, 27767 Ganderkesee
- Landkreis Wesermarsch
Poggenbürger Straße 15, 26919 Brake
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten-
und Naturschutz, Betriebsstelle Brake-Oldenburg
Ratsherr-Schulze-Straße 10, 26122 Oldenburg
- Sprecher des Bremer Naturschutzbeirates
Herr Dr. Klaus Handke
Riedenweg 19, 27777 Ganderkesee
- UHV 63 Ochturnverband, Wasser und Bodenverband
Danziger Straße 3, 27243 Harpstedt
- Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.
Delmehgarten 5, 27749 Delmenhorst
- Bremer Gesellschaft für Projektmanagement
Im Verkehrswegebau – GPV
Hanseatenhof 8, 28195 Bremen
- Bürgerinitiative „Für ein ruhiges Dorf Deichhausen
c/o Herr Peter Holzenkämpfer
Dorfweg 16, 27751 Delmenhorst
- IG B 212 – Freies Deich- und Sandhausen
c/o Herr Werner Heier
Steding Landstraße 75, 27751 Delmenhorst

Dienstgebäude
Contrescarpe 72,
28195 Bremen
Hochgarage Herdentor
Hochgarage Am Bahnhof
 Eingang
Contrescarpe 72

Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Herdentor,
Hauptbahnhof

Sprechzeiten
montags von 9.00 bis 12.00
Uhr,
donnerstags von 9.00 bis
12.00 Uhr, 15.00 bis 18.00
Uhr oder nach Absprache

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00), Kto. 1070115000
Landeszentralbank (BLZ 290 000 00), Kto. 29001585
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01), Kto. 1090653



Trassenvariante 12 beeinträchtigt ein Brutvorkommen der Sumpfohreule sowie von 16 Brutpaaren Wiesenlimikolen (Kiebitz, Uferschnepfe, Rotschenkel, Großer Brachvogel). Durch die Festlegung schadensbegrenzender Maßnahmen im verbleibenden Teil des Wiedbroks kann bei dieser Variante der Umfang der Beeinträchtigungen noch reduziert werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen für die FFH-Gebiete „Niedervieland-Stromer Feldmark“, „Bremische Ochtum“ und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ sind im Rahmen der Planfeststellung durch die Festlegung entsprechender schadensbegrenzender Maßnahmen für den Baubetrieb - insbesondere zur Verhinderung von Schwebstoffeinträgen - nicht zu erwarten.

Wegen der zuvor dargestellten erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ durch alle geprüften Alternativen der B 212n ist im Rahmen des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens die Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG erfolgt. Da erhebliche Beeinträchtigungen durch den Plan für die B212n nicht zu vermeiden sind, ist die Flächennutzungsplanänderung nur unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art und
- Fehlen weniger beeinträchtigender Alternativen.

Im Rahmen des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens sind die eine Ausnahme nach §§ 34 und 35 BNatSchG begründenden Voraussetzungen zu benennen und durch Darstellungen zu schaffen. Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 sind vorzusehen und der EU-Kommission nach Beschlussfassung mitzuteilen.

6.3 AUSNAHMEBEDINGUNGEN NACH § 34 BNATSchG

6.3.1 ALTERNATIVENPRÜFUNG

Bei der Alternativenprüfung sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen eines Projektes aus Sicht der Belange von NATURA 2000 vergleichend gegenüberzustellen. In Kap. 4 (s. o.) sind die geprüften Alternativen dargestellt. Dabei wurden die Kriterien, die bei einem Ausnahmeverfahren vorgegeben sind, beachtet.

Für die Weiterführung des FNP-Änderungsverfahrens ist darüber hinaus die FFH-Verträglichkeitsstudie überarbeitet (pgg 2007) und eine Überprüfung der Ergebnisse des Variantenvergleichs von 2003 vorgenommen worden. Gegenstand der Prüfung ist entsprechend die optimierte Variante 3 und die Variante 12 („Boxenlaufstalltrasse“), da für diese beiden Varianten unter den insgesamt geprüften Varianten die geringsten Auswirkungen prognostiziert wurden.

6.3.2 ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES

Zur Stärkung der Wirtschaftskraft, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Minderung verkehrsbedingter Belastungen der Wohnbevölkerung ist die Realisierung der B 212n für den Unterweserraum und Bremen von großer Bedeutung.

Delmenhorst

Im Zusammenhang mit Planung und Bau der A 281 ist auch die Realisierung der B 212n planerisch vorzubereiten. Die B 212n soll die links der Weser liegenden Hafen-, Werft- und Gewerbestandorte Brake, Elsfleth, Ganspe, Lemwerder (ASL) auf direktem Weg an den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst und - über die A 281 - an das Bundesfernstraßennetz in Richtung Ruhrgebiet, Hamburg (A 1) und Hannover (A 27) anschließen. Zur Zeit stellen die Landesstraßen L 875 und L 877 Harmenhausen – Strom die einzige linksseitig der Weser verlaufende Straßenverbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem südlichen Unterweserraum dar.

In Bremen wird sie direkt in das Logistikzentrum Niedervieland mit Güterverkehrszentrum, Außenhandelszentrum und Gewerbegebieten sowie den Neustädter Hafen führen. Über die A 281 besteht zukünftig eine leistungsfähige Verbindung zum Flughafen Bremen und dem Gewerbestandort Airport-Stadt sowie an die Häfen rechts der Weser mit Bremer Industriepark, Stahlwerke Bremen und dem Großmarkt. Damit ist die B 212n eine unverzichtbare Infrastruktureinrichtung zur Stärkung der Wirtschaftskraft und der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion mit Bremen und somit ein wesentlicher Bestandteil für die Sanierung des bremischen Haushalts durch Stärkung des Standorts. Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das Logistikzentrum links der Weser, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zur Zeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über Stadtstraßen.

Delmenhorst

Durch den Neubau der B 212n wird der überregionalen Bedeutung des Logistikzentrums im Bremer Niedervieland Rechnung getragen. Gleichzeitig wird auch die Anbindung des nördlichen Teils Delmenhorsts verbessert.

Durch den Bau der B 212n in Verbindung mit der A 281 werden die Stromer Landstraße und die L 875 (Weiterführung in Niedersachsen) maßgeblich vom Durchgangs- und vor allem vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Die Stromer Landstraße könnte nach Inbetriebnahme der B 212n aus dem LKW-Netz herausgenommen werden. Die Verlagerung des Verkehrs führte zu deutlich verringerten Schall- und Luftschadstoffbelastungen. Hieraus resultierten positive Auswirkungen auf die Gesundheit der an der Stromer Landstraße/L 875 lebenden Bevölkerung. Die Gefährdung vor allem der Kinder durch die Kraftfahrzeuge nähme ab wie auch die Behinderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs.

Delmenhorst

Die B 212n ist im „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Im Stadtentwicklungskonzept Bremen wird die B 212n als wichtig für den Güter- und Wirtschaftsverkehr und damit als Voraussetzung für die Erhöhung der Wirtschaftskraft bezeichnet. Gleichzeitig wird durch die Bündelung überregionaler Verkehre eine Entlastung des städtischen Straßennetzes erreicht.

6.3.2.1 ZUSAMMENFASSUNG DER AUSNAHMENBEGRÜNDUNG

Die dargestellten zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses

- Darstellung der B 212n im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Vordringlicher Bedarf“
- Anschluss der Unterweserregion an das Bundesfernstraßennetz über die A 281 an die A 1 (Ruhrgebiet-Hamburg) und die A 27 (Hannover)
- Leistungsfähige Verbindung Hafen- und Gewerbestandorte im Unterweserraum an das "Logistikzentrum links der Weser" im Niedervieland mit dem Neustädter Hafen sowie über

Delmenhorst?

die A 281 an den Flughafen Bremen mit Gewerbegebiet Airport-Stadt, die Häfen rechts der Weser, Bremer Industriepark West, Stahlwerke Bremen und Großmarkt

- Dadurch Erhöhung der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion und Stärkung der Wirtschaftskraft Bremens, Delmenhorsts und des Unterweserraumes
- Entlastung der Stromer Landstraße (L 877) und der L 875 (Deichhausen bis Harmenhausen) insbesondere vom Schwerlastverkehr
- Dadurch merkliche Reduzierung der Schall- und Luftschadstoffemissionen, d. h. positive Auswirkungen auf die Gesundheit der dort ansässigen Bevölkerung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Stromer Landstraße und an der L 875

Überwiegen die durch den Plan berührten Belange von NATURA 2000:

Es sind erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten für ein

- Rastgebiet regionaler Bedeutung des Kiebitzes (Rote Liste BRD/Nds.: stark gefährdet). Der Kiebitz ist die häufigste Limikolenart im Bremer Grünlandring.
- Brutvorkommen (1 Brutpaar) der Sumpfohreule (Vogelschutzrichtlinie Anhang I; Rote Liste BRD/Nds.: vom Aussterben bedroht). Die Sumpfohreule brütet jährlich mit unterschiedlichen Brutpaarzahlen (1-10 BP) im Bremer Grünlandring. Diese sind auch durch Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht zu verhindern.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes können durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen für Kiebitz und Sumpfohreule im Bremer Grünlandring kompensiert werden (s. Kap. 7.2.3).

6.3.3 MAßNAHMEN ZUR KOHÄRENZSICHERUNG

Bei einer Realisierung des Straßenbauprojekts B 212n aus den oben dargelegten zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, sind zur Sicherung des ökologischen Zusammenhangs von NATURA 2000-Gebieten kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen. Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, die Funktionen dieser Gebiete im Netz NATURA 2000 zu erhalten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind für folgende erhebliche Beeinträchtigungen kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen:

- Sumpfohreule: Verlust des Bruthabitats von 1 Brutpaar; Verlust von Nahrungshabitaten; Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr
- Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten von Wiesenlimikolen (Kiebitz, Uferschnepfe, Großer Brachvogel, Rotschenkel); Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr

Da die Wiesenweihe nur sehr unregelmäßig im Gebiet vorkommt und daher als nicht signifikantes Vorkommen für das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ anzusehen ist, sind für diese Art nach Aussage der zuständigen Naturschutzbehörde daher im weiteren Planungsverfahren keine weitere Planungen vorzunehmen.

Maßnahmen für die Sumpfohreule

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung eignet sich für die Sumpfohreule (Brutfunktion) die Schaffung von 2-3 ca. 1 ha großen Flächen oder einer mind. 5 ha großen Fläche in einem mind. 20 ha großen, ungestörten Gebiet. Die Maßnahmen sollten ungestörte, reliefreiche