

# Der Neubau der B212- Südvariante

## Auswirkungen auf Delmenhorst

19.09.2019



# DER NEUBAU DER B 212 –

# ENTLASTUNG AUF VIELEN EBENEN ??



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.

### **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.

### **Vordringlicher Bedarf**

Das Projekt hat in Niedersachsen den Status „**vordringlicher Bedarf**“ und somit die höchste Dringlichkeit. Der Bund hat für das Gesamtprojekt ein **Kosten-Nutzen-Verhältnis von 4,5** ermittelt. Das bedeutet, dass den Kosten für den Neubau die 4,5-fachen volkswirtschaftlichen Vorteile entgegenstehen. Die Planung schließt an den bereits gebauten Abschnitt der Ortsumgehung Berne an. Die geplante Straße verläuft weiter im südlichen Gebiet der Gemeinde Lemwerder, wo sie nördlich von Delmenhorst die Ochtum quert und an die vorhandene A 281 anschließt.



### **Mit der Planung werden unter anderem folgende Ziele verfolgt:**

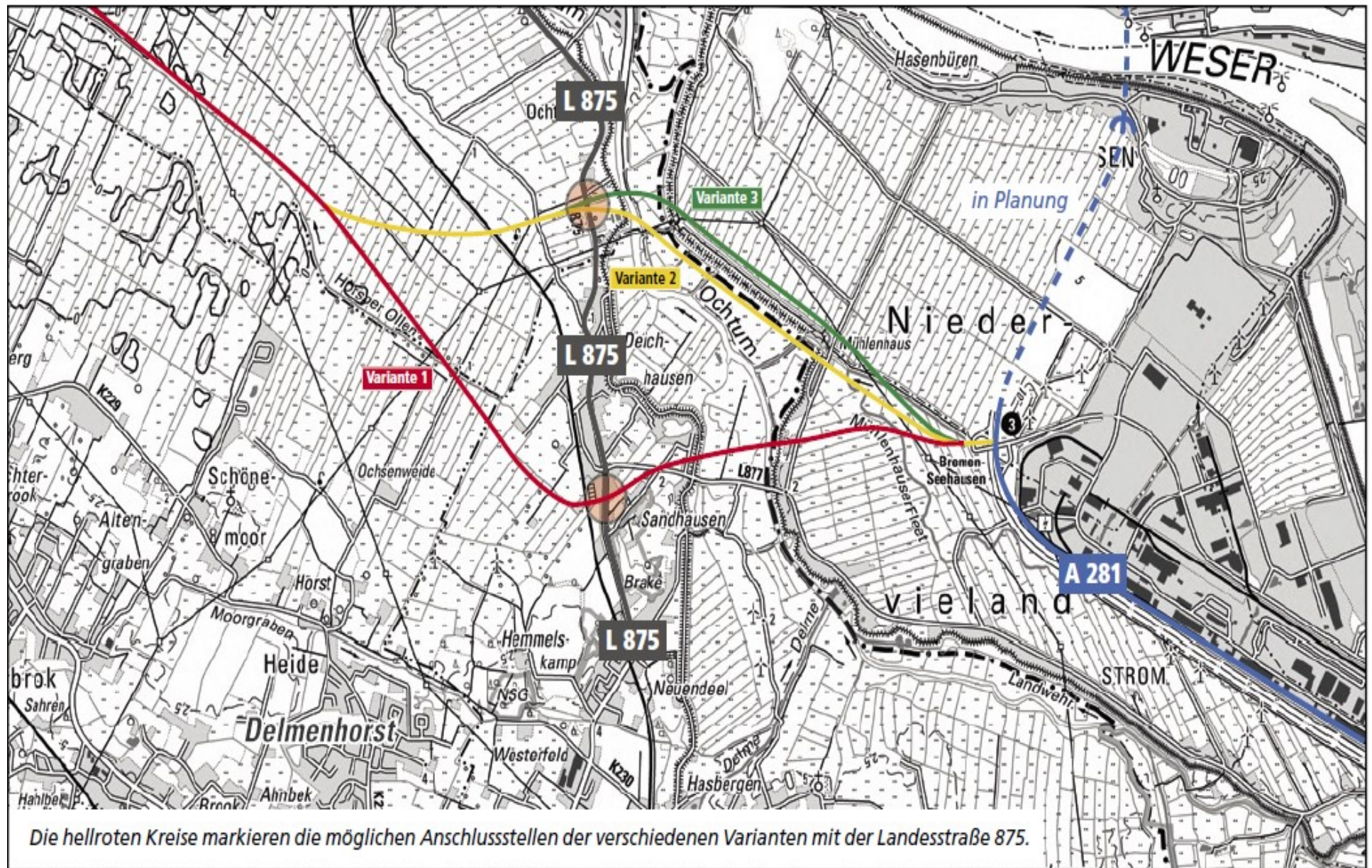
- Der überörtliche Verkehr wird gebündelt auf einer leistungsfähigen und sicheren Straße geführt.
- Die Hafenstandorte Nordenham, Brake und Bremen werden besser vernetzt.
- Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Bremen wird deutlich verbessert, insbesondere für den Landkreis Wesermarsch mit seinen Mittelzentren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

### **Vordringlicher Bedarf**

Das Projekt hat in Niedersachsen den Status „**vordringlicher Bedarf**“ und somit die höchste Dringlichkeit. Der Bund hat für das Gesamtprojekt ein **Kosten-Nutzen-Verhältnis von 4,5** ermittelt. Das bedeutet, dass den Kosten für den Neubau die 4,5-fachen volkswirtschaftlichen Vorteile entgegenstehen. Die Planung schließt an den bereits gebauten Abschnitt der Ortsumgehung Berne an. Die geplante Straße verläuft weiter im südlichen Gebiet der Gemeinde Lemwerder, wo sie nördlich von Delmenhorst die Ochtum quert und an die vorhandene A 281 anschließt.

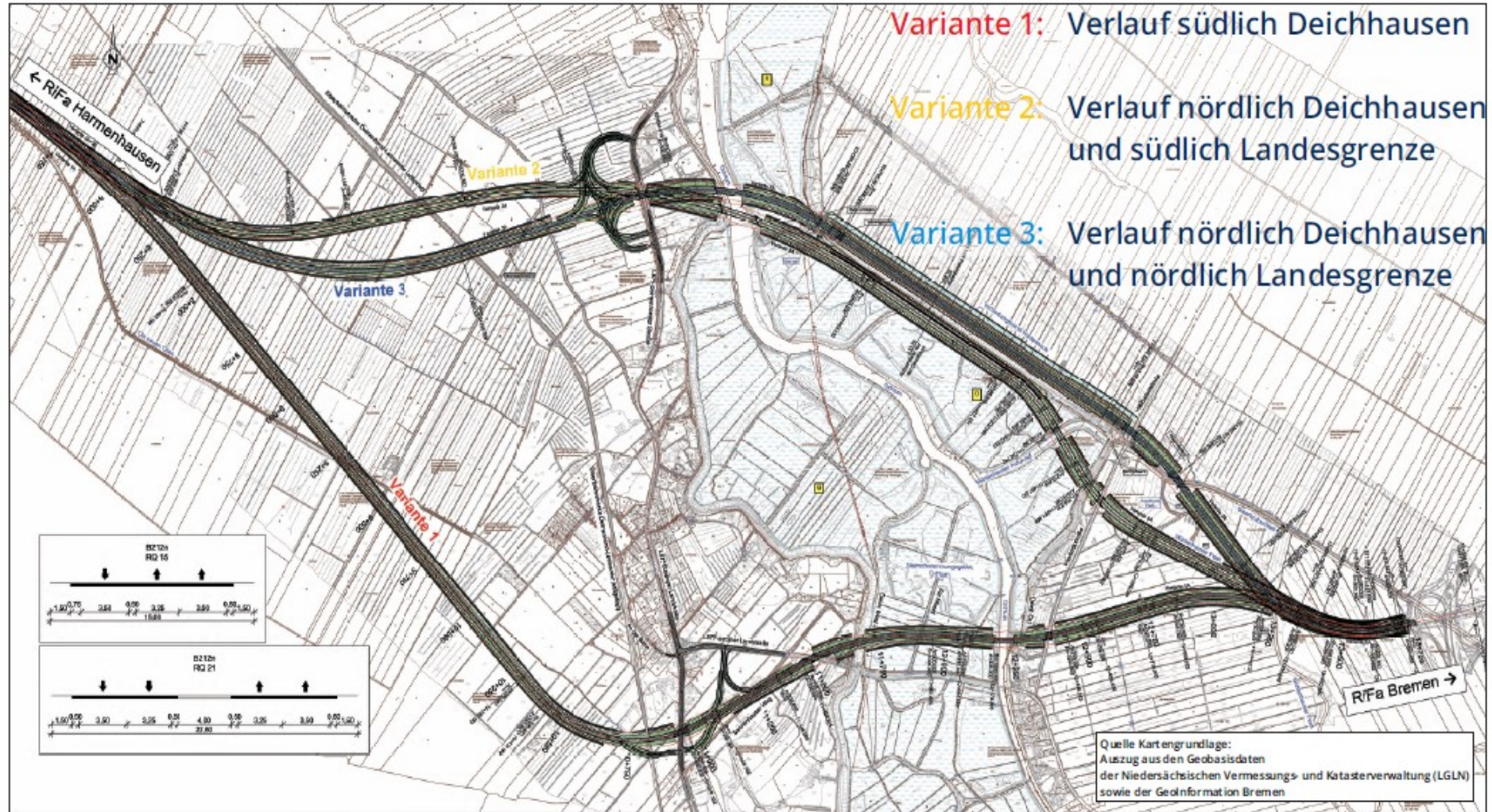




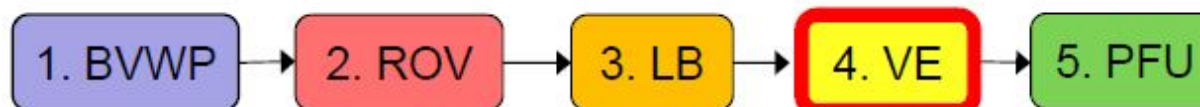
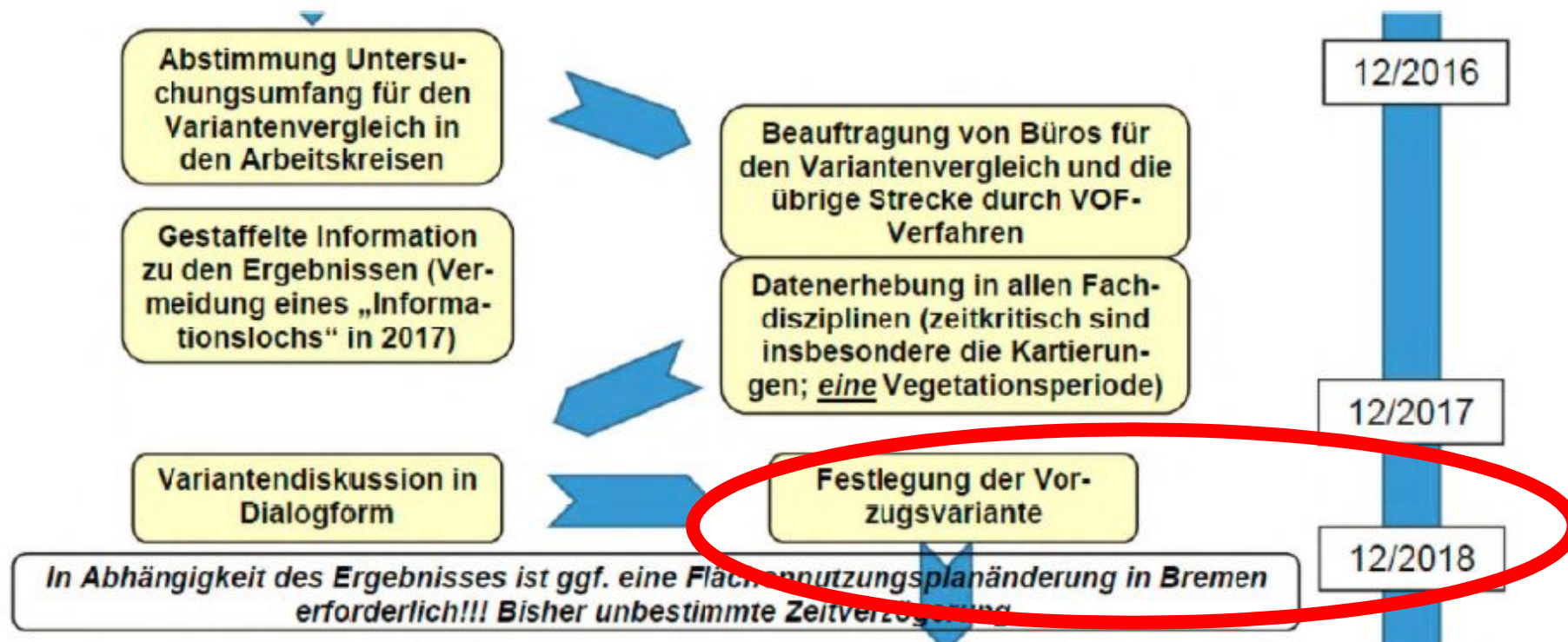


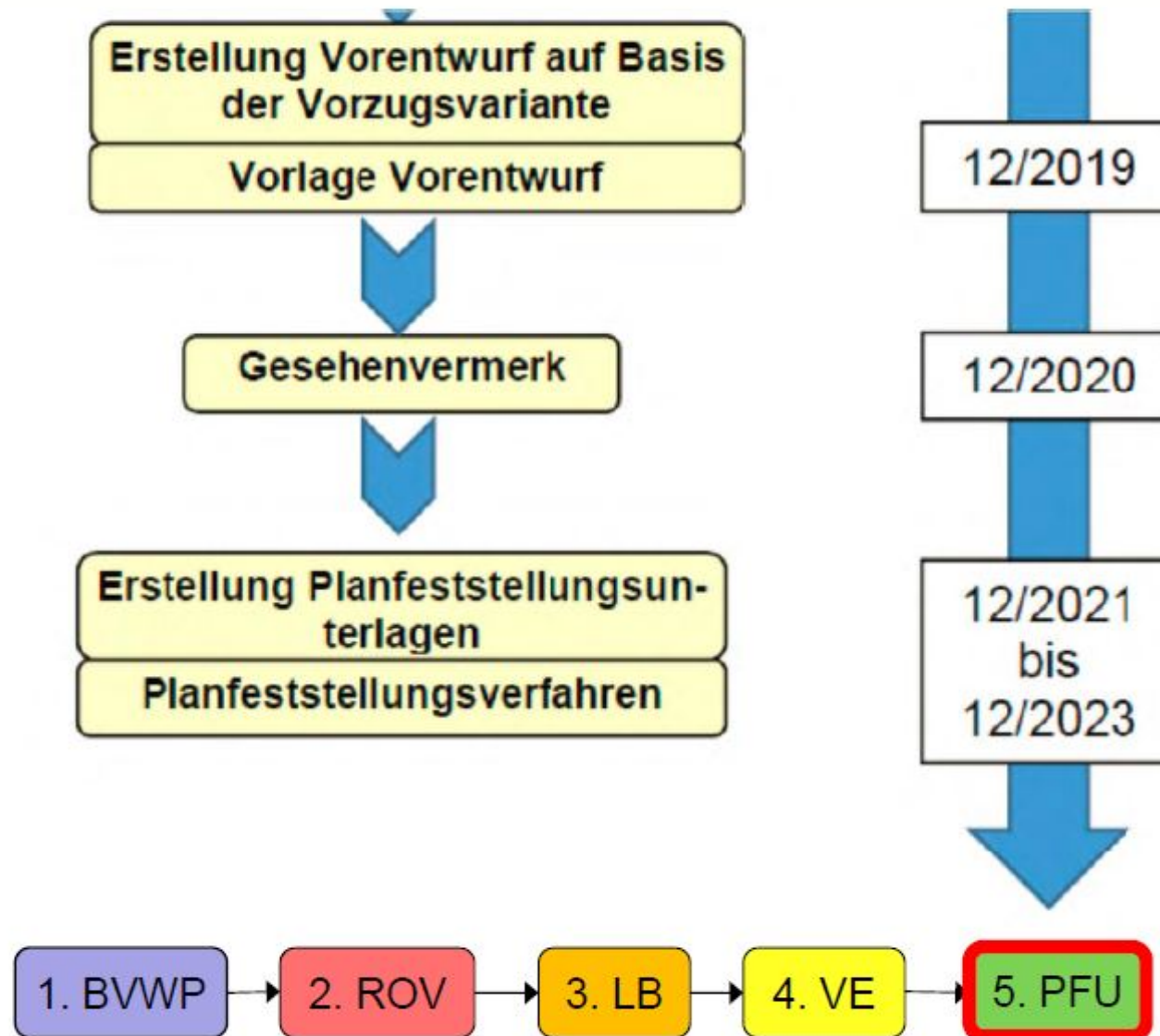


# Lageplan Übersicht der Varianten






















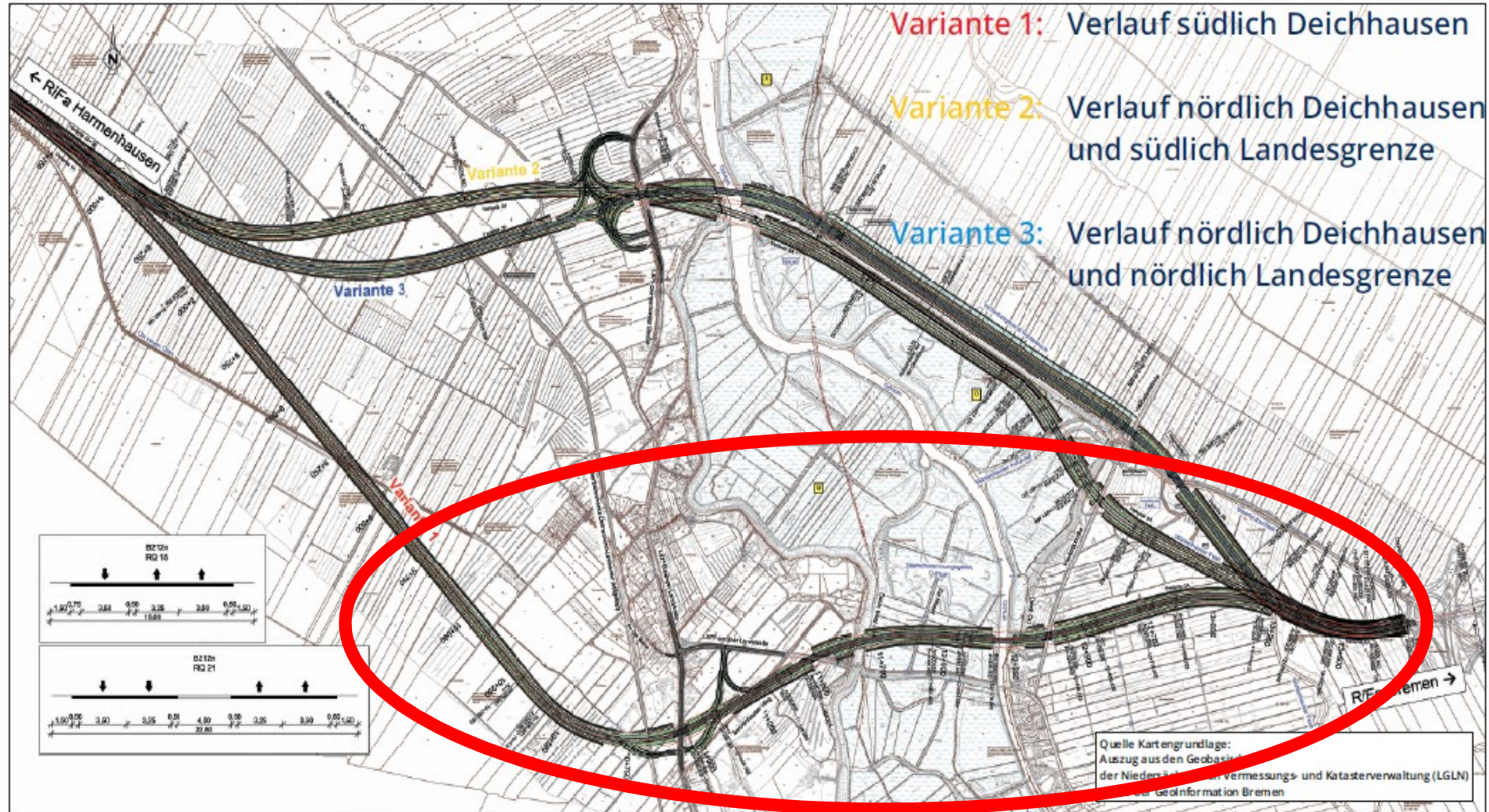
# Ergebnis der Matrix

Gesamtergebnis des Variantenvergleichs	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875		
									
	1A wertung	2A wertung	3A wertung	1B wertung	2B wertung	3B wertung	1C wertung	2C wertung	3C wertung
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.



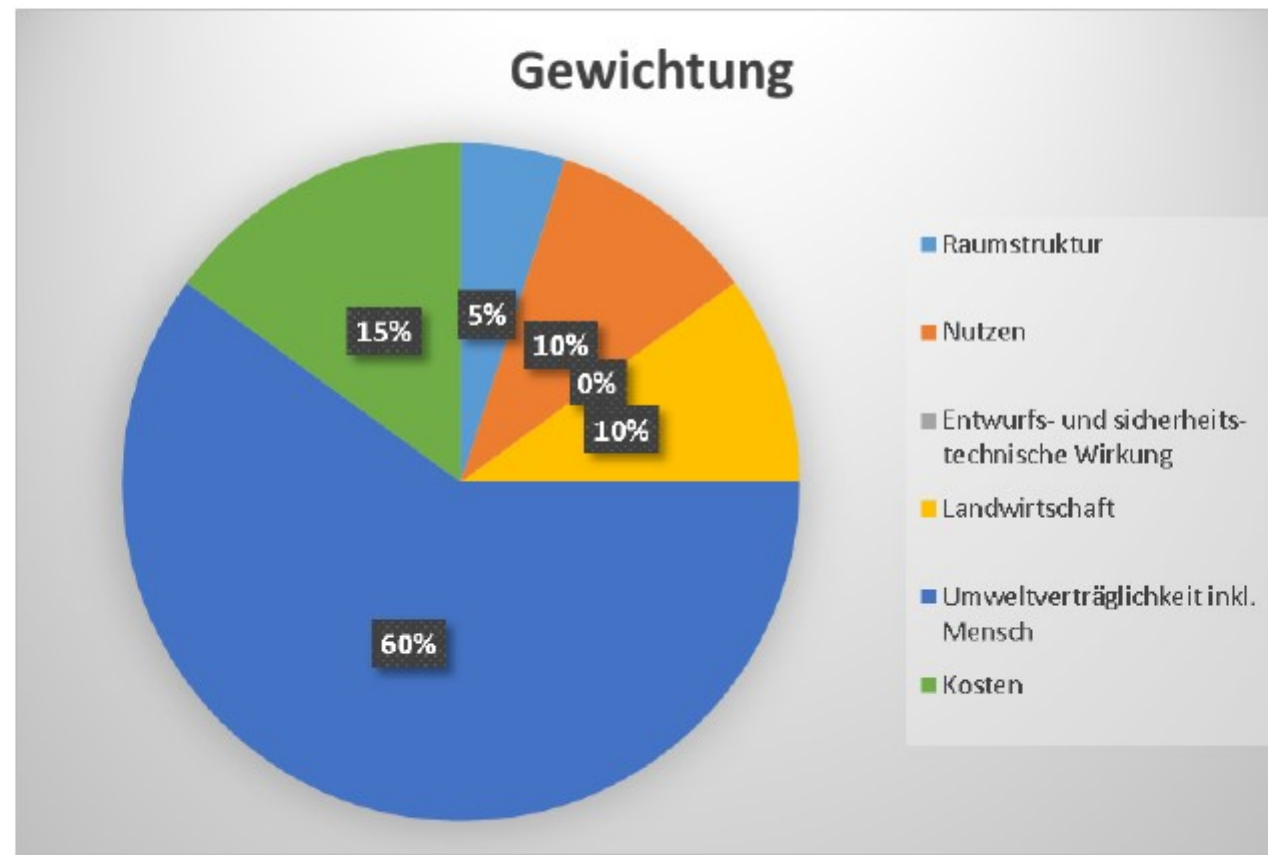
# Lageplan Übersicht der Varianten







# Kriterien und deren Gewichtung



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

## Welche ist die beste Lösung für die Ortsumfahrung von Deichhausen/Sandhausen?

Der Variantenvergleich der Ortsumfahrung der B212n und ihrer Anschlüsse an das Straßennetz wird in einer von Fachleuten betreuten Ausstellung präsentiert.

SIE SIND  
WILL-  
KOMMEN!

Wir laden ein zum

### **BürgerInformationsmarkt**

**15.05.2019** ▶ 16 – 20 Uhr

Markthalle, Rathausplatz in Delmenhorst

**16.05.2019** ▶ 16 – 20 Uhr

Spiegelsaal, Ernst-Rodiek-Halle,  
An der Kirche 16 in Lemwerder

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Oldenburg | Kaiserstraße 27 | 26122 Oldenburg



# KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM



## Erläuterung

Ohne die Verknüpfung zwischen der L 875 und der B 212n bei Deichhausen werden je nach Trassenlage ca. 13.000 bis 13.500 Kfz/Tag auf der B 212n gebündelt. Es kommt zu Verlagerungen von der A 28 auf die B 212n. Dies führt zu Entlastungen auf der L 875 nördlich der Stromer Landstraße in Höhe von ca. 2.500 Kfz/Tag und auf der Stromer Landstraße in Höhe von ca. 1.500 Kfz/Tag. Für die L 875 südlich der Stromer Landstraße werden zusätzliche Verkehre in Höhe von ca. 500 Kfz/Tag bzw. 1.000 Kfz/Tag identifiziert, die die entstandenen Freiräume nutzen.

Mit dem Teilanschluss werden die Belastungsbündelung der B 212n und damit die Belastungsrückgänge auf der L 875 nördlich der B 212n weiter verstärkt. Die Entlastungswirkung für die Stromer Landstraße liegt auf dem Niveau der Varianten ohne Verknüpfung. Für die L 875 südlich der Stromer Landstraße werden zusätzliche Verkehre mit Bezug nach Berne etc. herangeführt. Bei der nördlichen Trassenführung sind die Belastungsrückgänge in der Ortslage von Deichhausen geringer als bei der südlichen Trassenführung, da bei der nördlichen Trassenlage die der B 212n zugeführten Verkehre die Entlastungswirkung wieder zum Teil reduzieren.

Durch den Vollanschluss wird die L 875 nördlich der B 212n nicht weiter entlastet. Die Stromer Landstraße wird durch den Vollanschluss sehr deutlich entlastet, da dort nur noch die örtlichen Verkehre verlaufen und die übrigen Verkehre über die B 212n geführt werden. Für die L 875 südlich der Stromer Landstraße werden in sehr deutlichem Umfang zusätzliche Verkehre angezogen und der B 212n zugeführt, um aus dem nördlichen Delmenhorst zum GVZ und insbesondere zur A 281 und die rechte Weserseite zu gelangen. Bei der nördlichen Trassenführung verlaufen erhebliche zusätzliche Verkehrsmengen durch die Ortslage von Deichhausen, da die o. g. Verkehre durch Deichhausen der B 212n zugeführt werden.

Kfz-Belastung am mittleren Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz (WTV)

Art der Straße

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße
- übrige Straßen

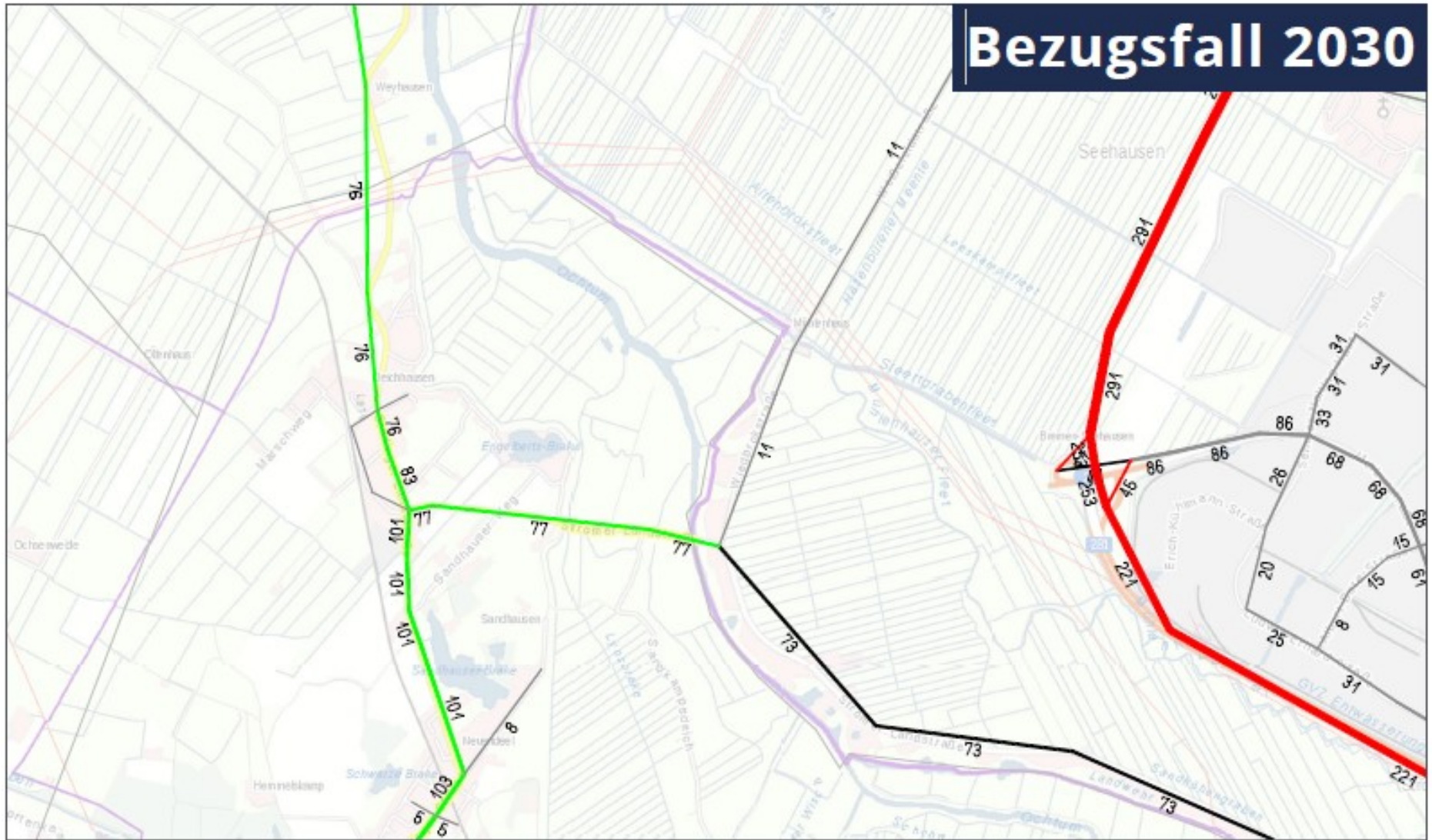
(Kfz/Werktag)  
nur Werte > 500 dargestellt  
und gerundet in 100er

1 km/Strasse = 700 x 14.000 Kfz/Tag





# Bezugsfall 2030

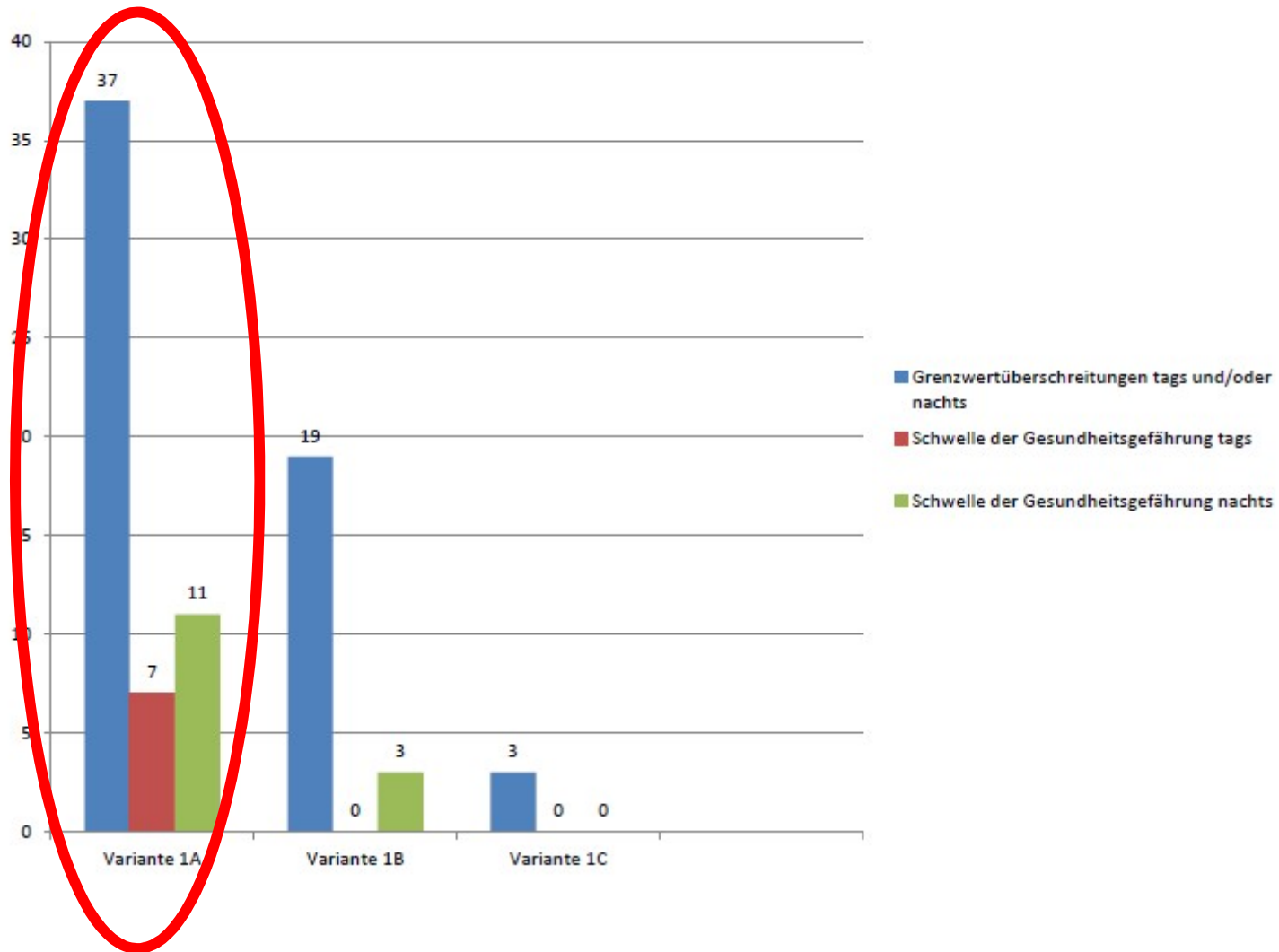




# Variante 1A



## Trassenvariante 1: Konflikt-Immissionspunkte nach 16. BImSchV

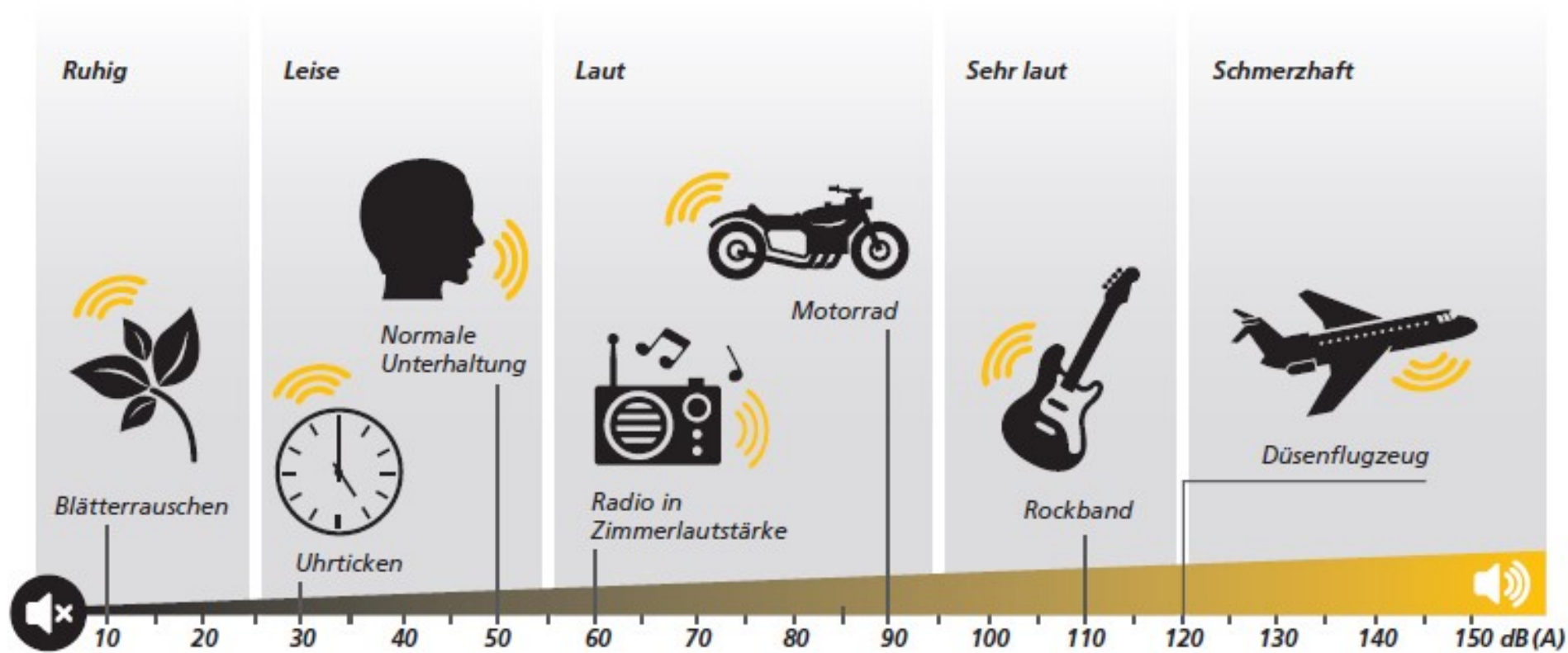




Art des Gebiets	Tag	Nacht
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen	57 dB (A)	47 dB (A)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungen	59 dB (A)	49 dB (A)
In Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
In Gewerbegebieten	69 dB (A)	59 dB (A)

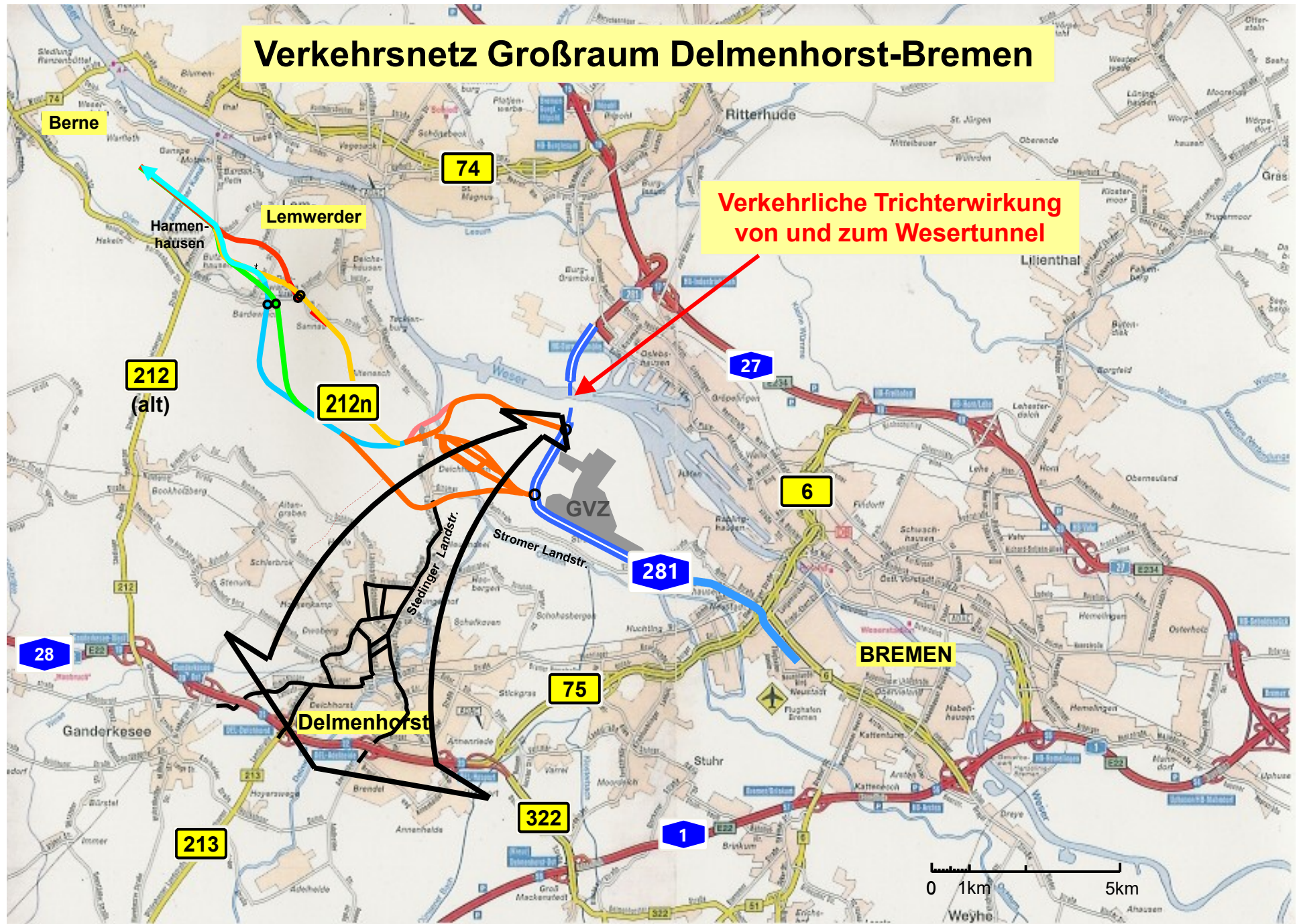
i

Wieso wird der Beurteilungspegel lediglich berechnet und nicht gemessen? Die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt in §3 vor, dass der Beurteilungspegel zu berechnen ist. Messungen unterliegen Verkehrsbelastungsschwankungen und Witterungseinflüssen. Dagegen liefern Berechnungen allgemeingültige und vergleichbare Ergebnisse. Zudem ist der Fernstraßenbau noch nicht realisiert worden, eine Lärmessung ist daher nicht möglich. An der A1 wurden die vor dem Bau berechneten Ergebnisse jedoch nachgemessen und bestätigt – die von den Verkehrsspezialisten berechneten Werte bildeten die Realität also gut ab. In der Regel sind durch die ungünstigen Randbedingungen einer Berechnung höhere Werte als bei einer Messung zu erwarten.





# Verkehrsnetz Großraum Delmenhorst-Bremen



Verkehrliche Trichterwirkung von und zum Wesertunnel

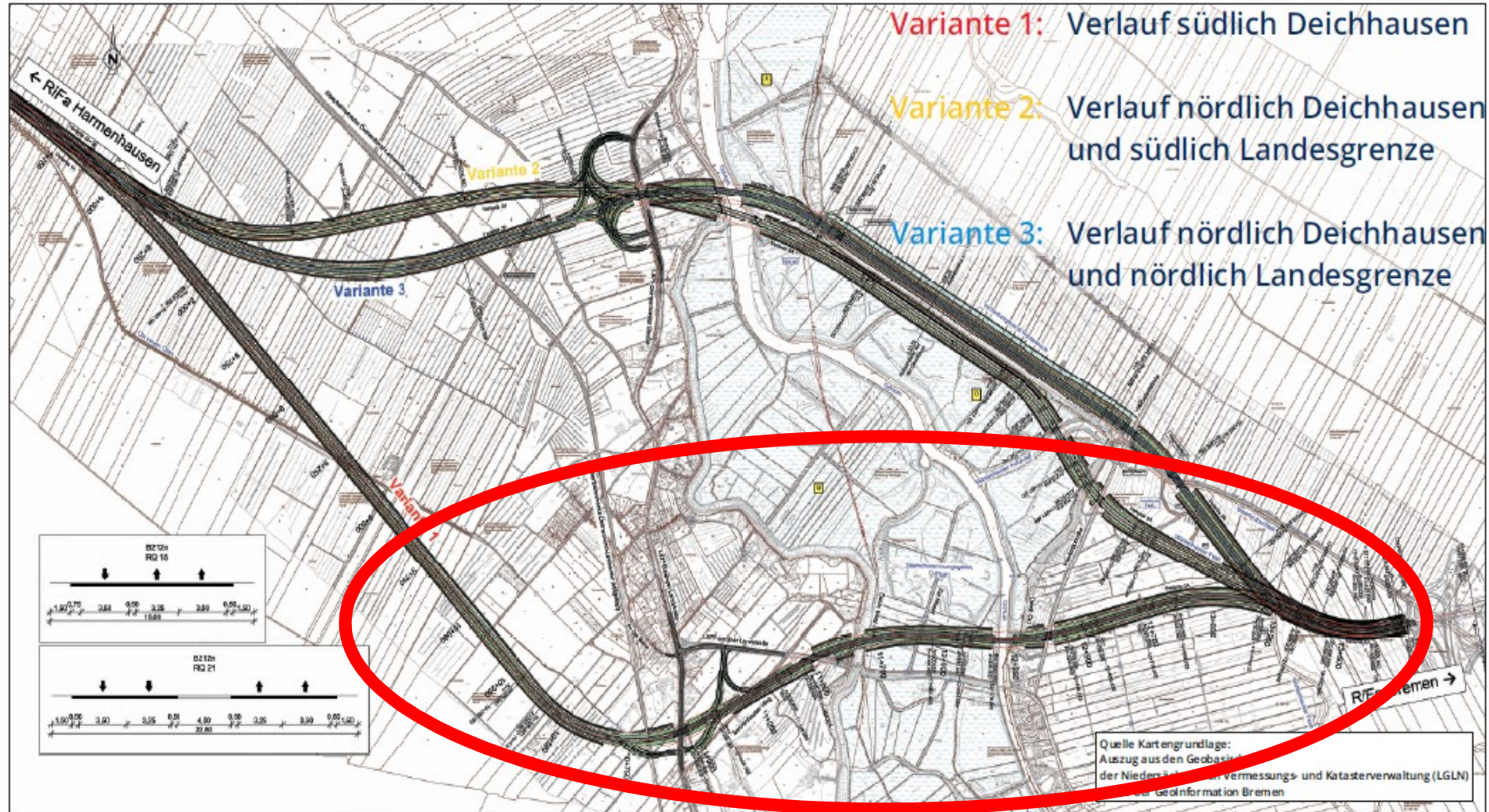
# Auswirkungen von Variante 1B

## Ergebnis der Matrix

Gesamtergebnis des Variantenvergleichs	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875		
	1A wertung	2A wertung	3A wertung	1B wertung	2B wertung	3B wertung	1C wertung	2C wertung	3C wertung
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



# Lageplan Übersicht der Varianten



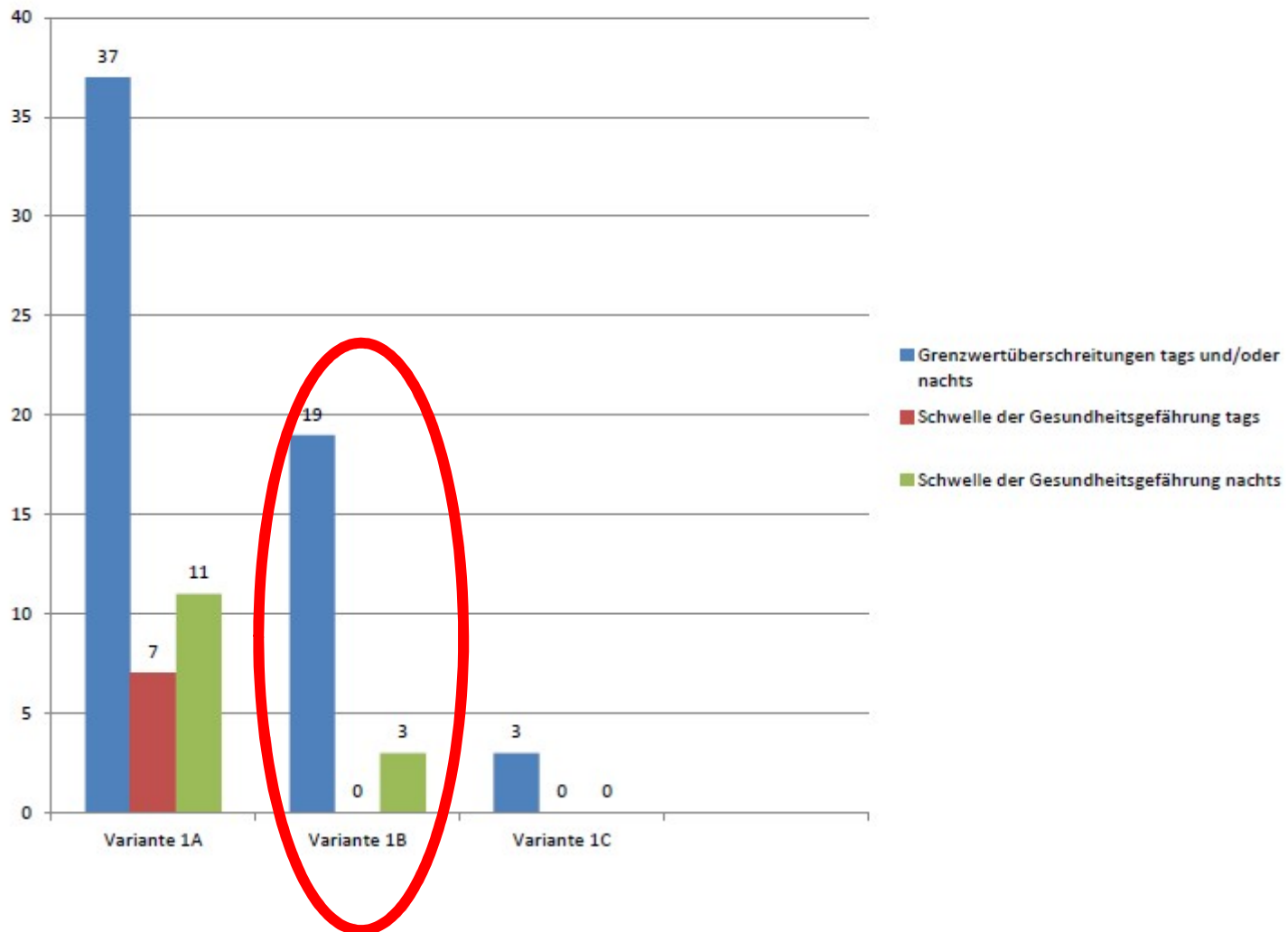


# Variante 1B





## Trassenvariante 1: Konflikt-Immissionspunkte nach 16. BImSchV

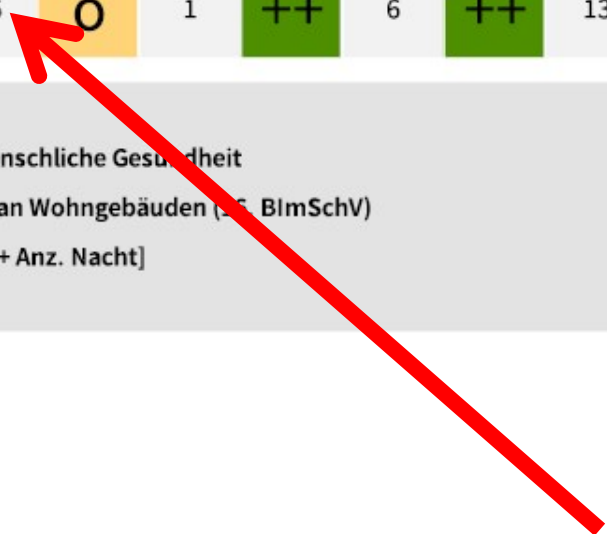




## Überschreitung der Grenzwerte an Wohngebäuden (16. BImSchV)

Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
123	--	19	++	28	+	66	0	1	++	6	++	13	++	0	++	6	++

Ziel	Umweltverträglichkeit
Kriterium	Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
Definition Einflussgröße	Überschreitung der Grenzwerte an Wohngebäuden (16. BImSchV)
Bewertungseinheit	[gewichtete Lärmfälle: Anz. Tag + Anz. Nacht]
Bewertungssystematik	Normalfall





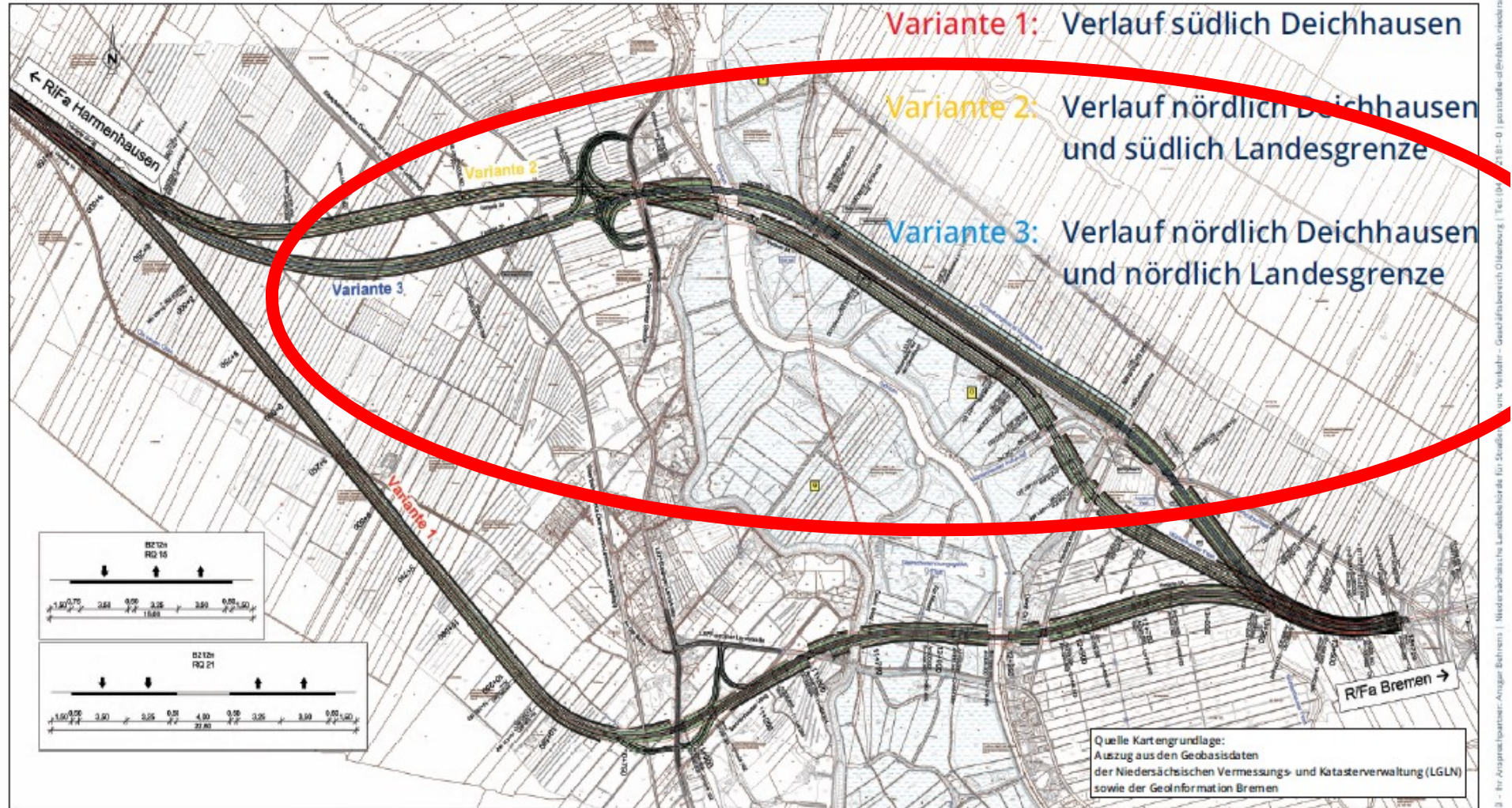


## Überschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung an Wohngebäuden

Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
24	--	4	++	6	+	3	++	0	++	1	++	0	++	0	++	1	++

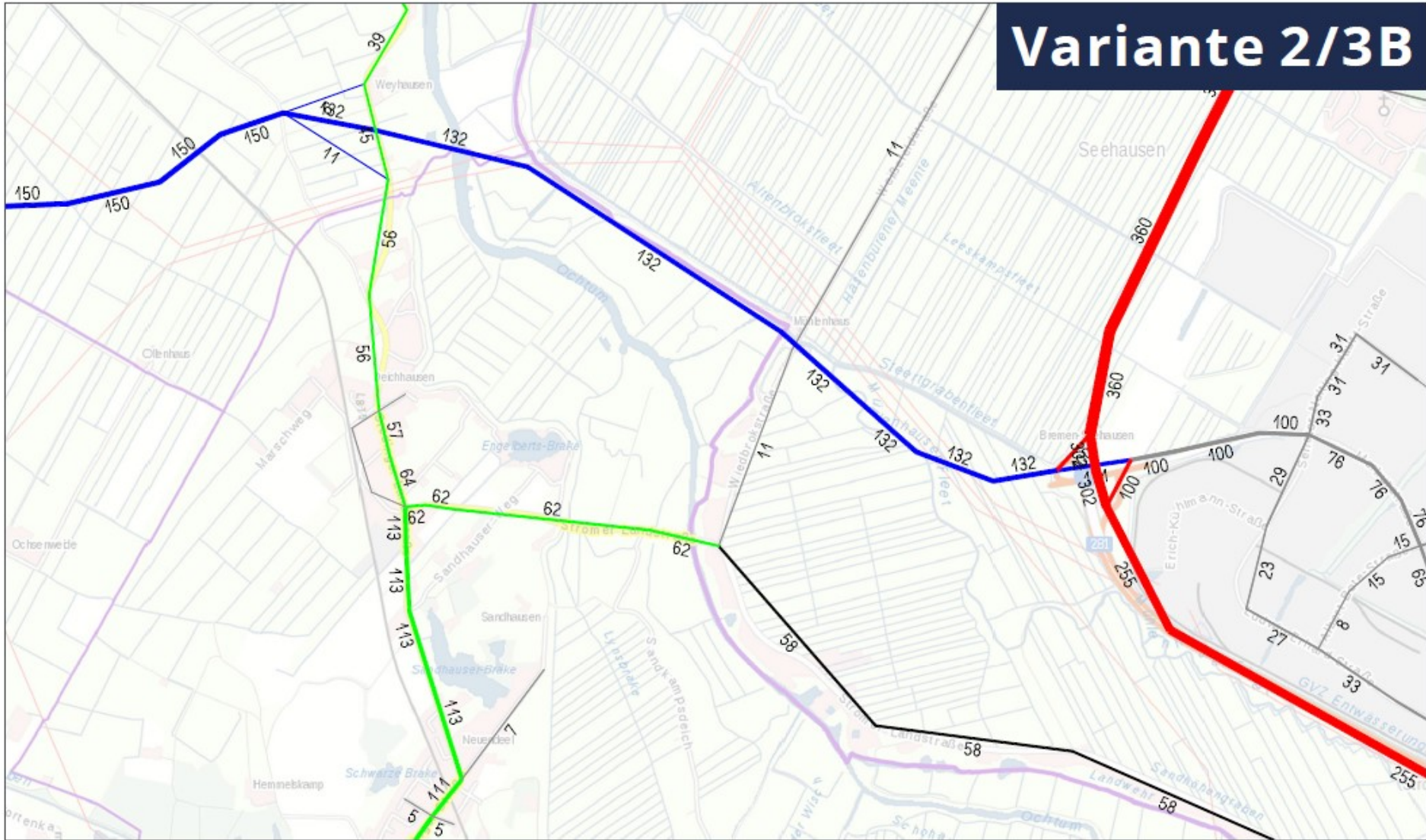
Ziel	Umweltverträglichkeit
Kriterium	Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
Definition Einflussgröße	Überschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung an Wohngebäuden
Bewertungseinheit	[gewichtete Lärmfälle: Anz. Tag + Anz. Nacht]
Bewertungssystematik	Normalfall

# Lageplan Übersicht der Varianten

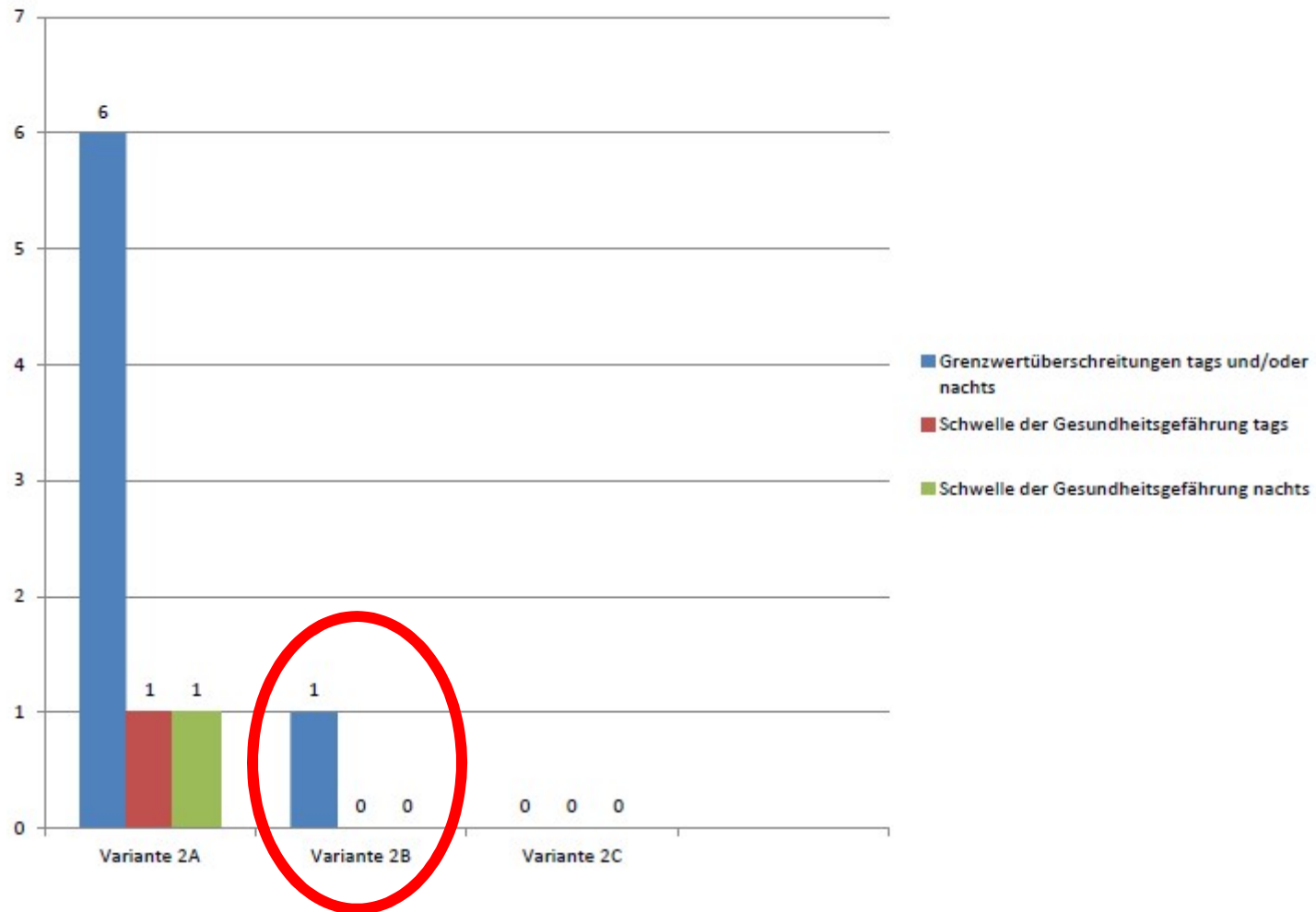




# Variante 2/3B



## Trassenvariante 2: Konflikt-Immissionspunkte nach 16. BImSchV



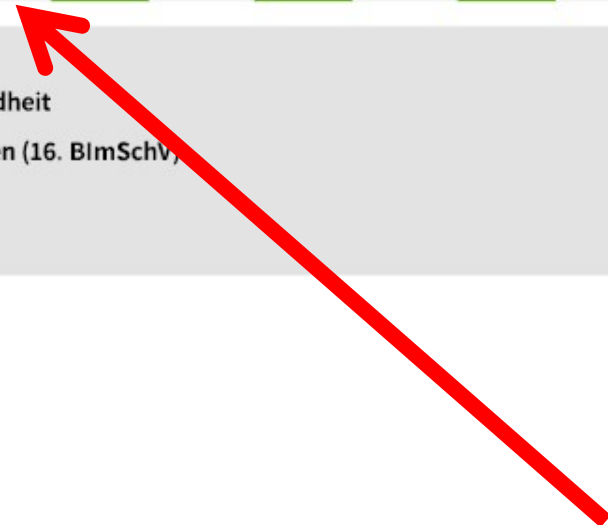




## Überschreitung der Grenzwerte an Wohngebäuden (16. BImSchV)

Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
123	--	19	++	28	+	66	O	1	++	6	++	13	++	0	++	6	++

Ziel	Umweltverträglichkeit
Kriterium	Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
Definition Einflussgröße	Überschreitung der Grenzwerte an Wohngebäuden (16. BImSchV)
Bewertungseinheit	[gewichtete Lärmfälle: Anz. Tag + Anz. Nacht]
Bewertungssystematik	Normalfall

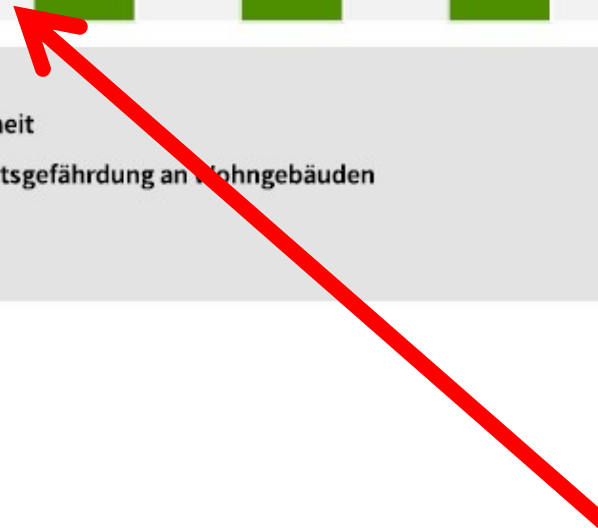




## Überschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung an Wohngebäuden

Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
24	--	4	++	6	+	3	++	0	++	1	++	0	++	0	++	1	++

Ziel	Umweltverträglichkeit
Kriterium	Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
Definition Einflussgröße	Überschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung an Wohngebäuden
Bewertungseinheit	[gewichtete Lärmfälle: Anz. Tag + Anz. Nacht]
Bewertungssystematik	Normalfall





# Übersicht über die in unterschiedlichen Varianten vom Lärmzuwachs betroffenen Bereiche



Zeichenerklärung:  
— betroffene Streckenabschnitte

relevante Überschreitung der Schwellenwerte bei den Varianten  
in gdB/10min

Anzahl an Liniensegmenten	Minimale Schallbelastung	Hohe Anzahl von mit mehr Lärm	Überschreitung von 10 dB
wird berührt	1A	1B	1C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	2A	2B	2C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	3A	3B	3C

relevante Überschreitung der Schwellenwerte bei den Varianten  
in gdB/10min

Anzahl an Liniensegmenten	Minimale Schallbelastung	Hohe Anzahl von mit mehr Lärm	Überschreitung von 10 dB
wird berührt	1A	1B	1C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	2A	2B	2C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	3A	3B	3C

relevante Überschreitung der Schwellenwerte bei den Varianten  
in gdB/10min

Anzahl an Liniensegmenten	Minimale Schallbelastung	Hohe Anzahl von mit mehr Lärm	Überschreitung von 10 dB
wird berührt	1A	1B	1C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	2A	2B	2C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	3A	3B	3C

relevante Überschreitung der Schwellenwerte bei den Varianten  
in gdB/10min

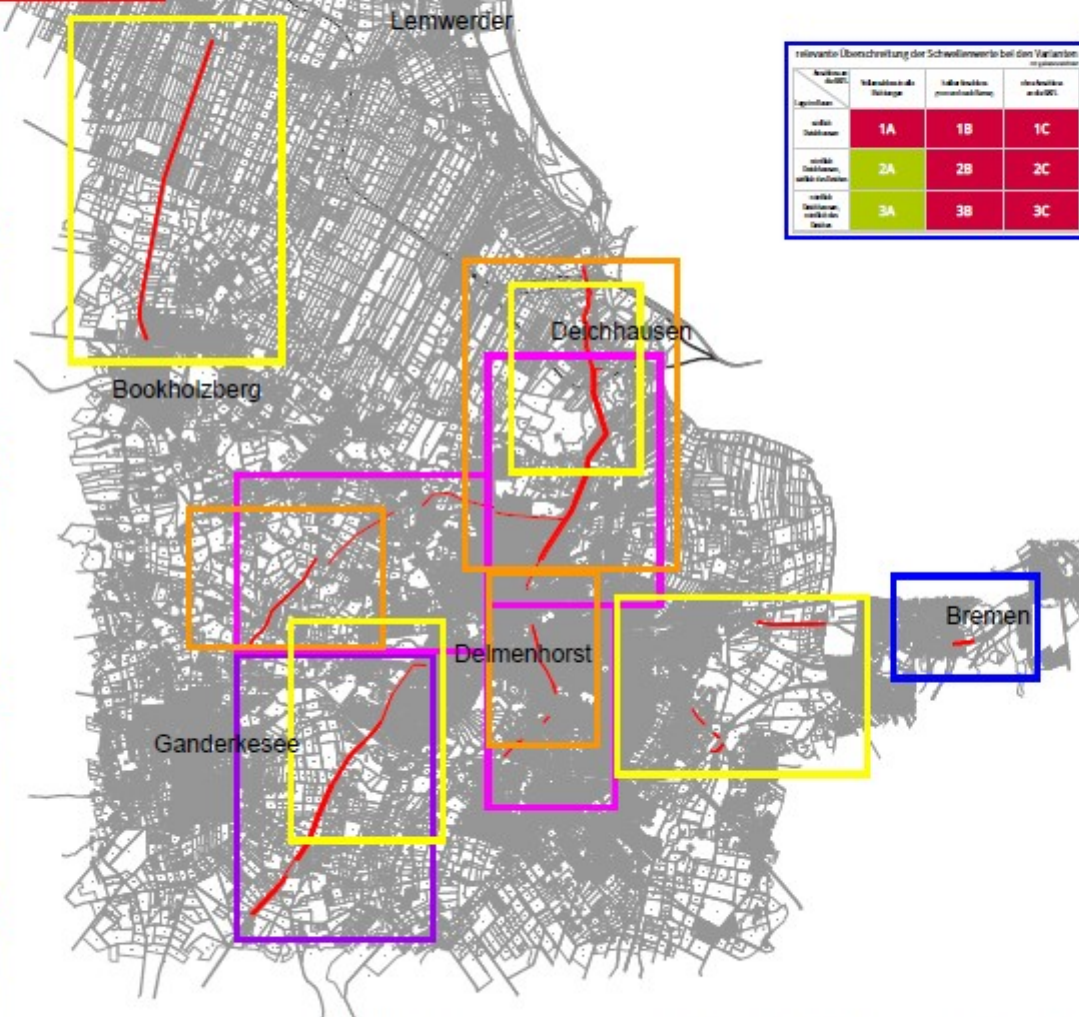
Anzahl an Liniensegmenten	Minimale Schallbelastung	Hohe Anzahl von mit mehr Lärm	Überschreitung von 10 dB
wird berührt	1A	1B	1C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	2A	2B	2C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	3A	3B	3C

relevante Überschreitung der Schwellenwerte bei den Varianten  
in gdB/10min

Anzahl an Liniensegmenten	Minimale Schallbelastung	Hohe Anzahl von mit mehr Lärm	Überschreitung von 10 dB
wird berührt	1A	1B	1C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	2A	2B	2C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	3A	3B	3C

relevante Überschreitung der Schwellenwerte bei den Varianten  
in gdB/10min

Anzahl an Liniensegmenten	Minimale Schallbelastung	Hohe Anzahl von mit mehr Lärm	Überschreitung von 10 dB
wird berührt	1A	1B	1C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	2A	2B	2C
wird berührt, wird die Lärmhöhe	3A	3B	3C



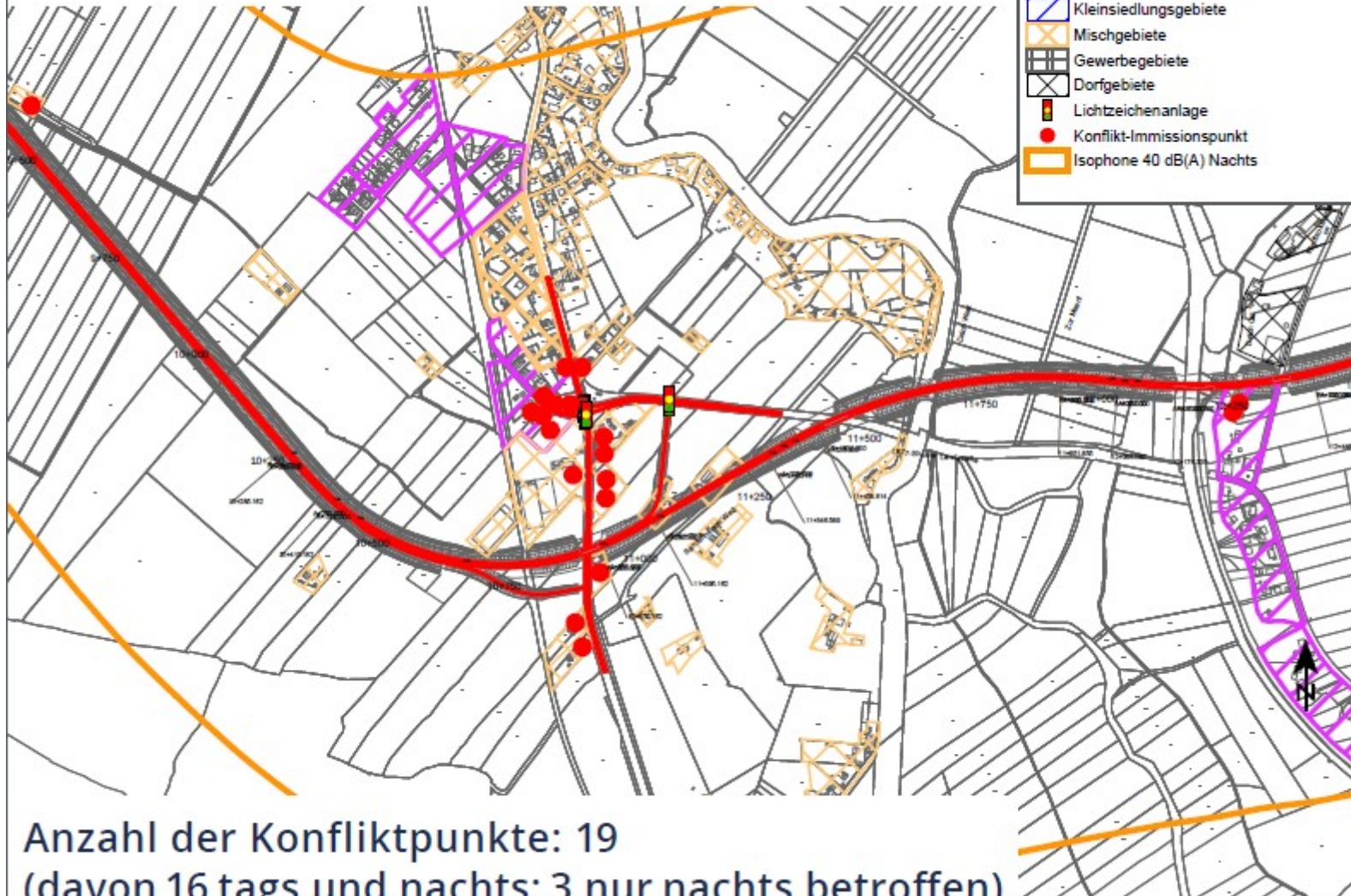
Quelle der Kartengrundlagen: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen © 2019  
 Auszug aus der GeoBasis-DE / GeoInformation Bremen © 2019



# Variante 1B: Übersicht der Konflikt- Immissionspunkte nach 16. BImSchV

## Zeichenerklärung und Gebietseinstufung / Gebietsausweisung

- Emission Straße
- Straße
- Allgemeine Wohngebiete
- Kleinsiedlungsgebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- Dorfgebiete
- Lichtzeichenanlage
- Konflikt-Immissionspunkt
- Isophone 40 dB(A) Nachts



Anzahl der Konfliktpunkte: 19  
(davon 16 tags und nachts; 3 nur nachts betroffen)

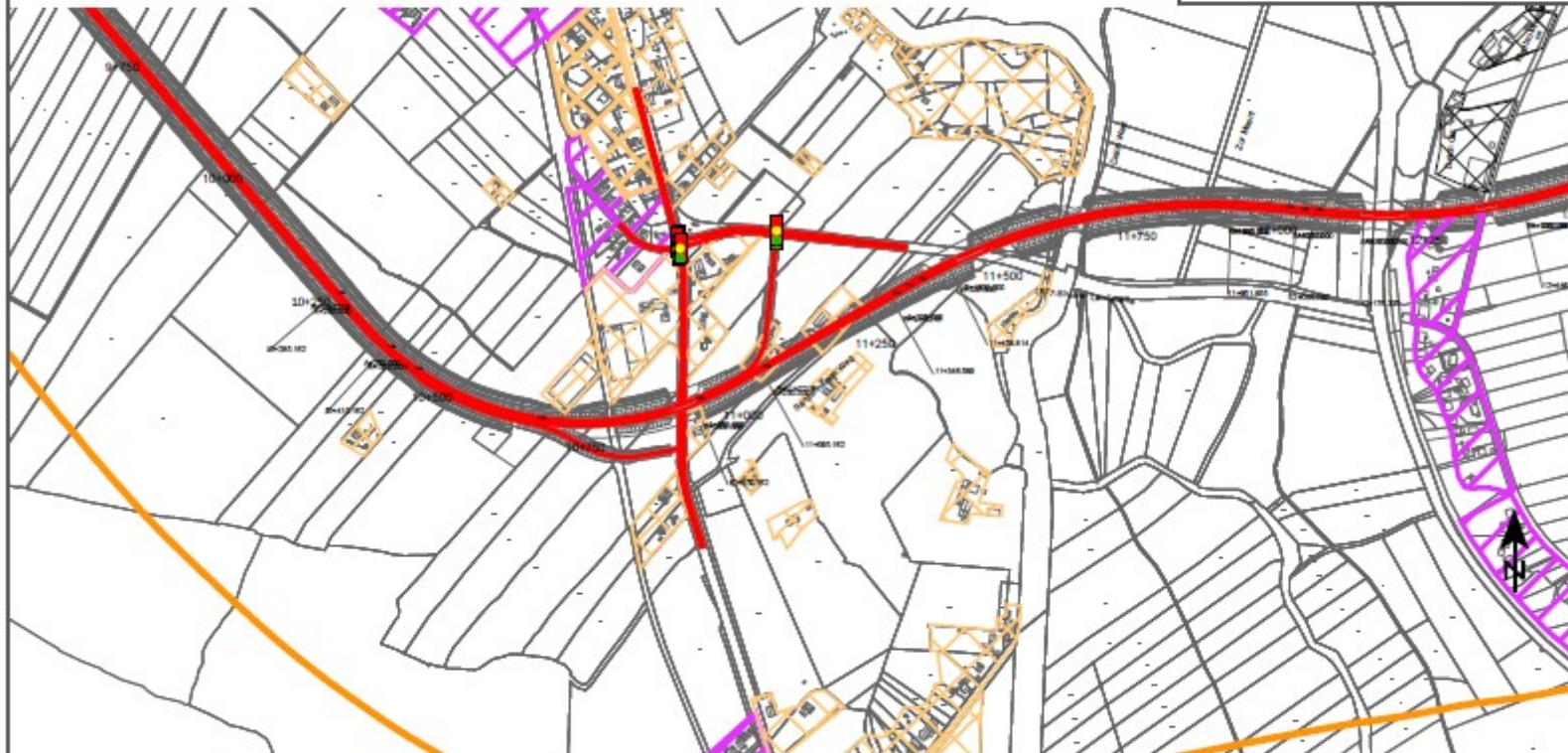
Schalltechnische Untersuchungen für die B212n, Neubau zwischen Harmenhausen (L875) bis A281 (Bremen)



# Variante 1B: Übersicht der Konflikt- Immissionspunkte mit Überschreitung des Beurteilungspegels von 70dB(A) tags als potenzielle Schwelle der Gesundheitsgefährdung

## Zeichenerklärung und Gebietseinstufung / Gebietsausweisung

- Emission Straße
- Straße
- Allgemeine Wohngebiete
- Kleinsiedlungsgebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- Dorfgebiete
- Lichtzeichenanlage
- Konflikt-Immissionspunkt
- Isophone 40 dB(A) Nachts



Anzahl der Konfliktpunkte: 0

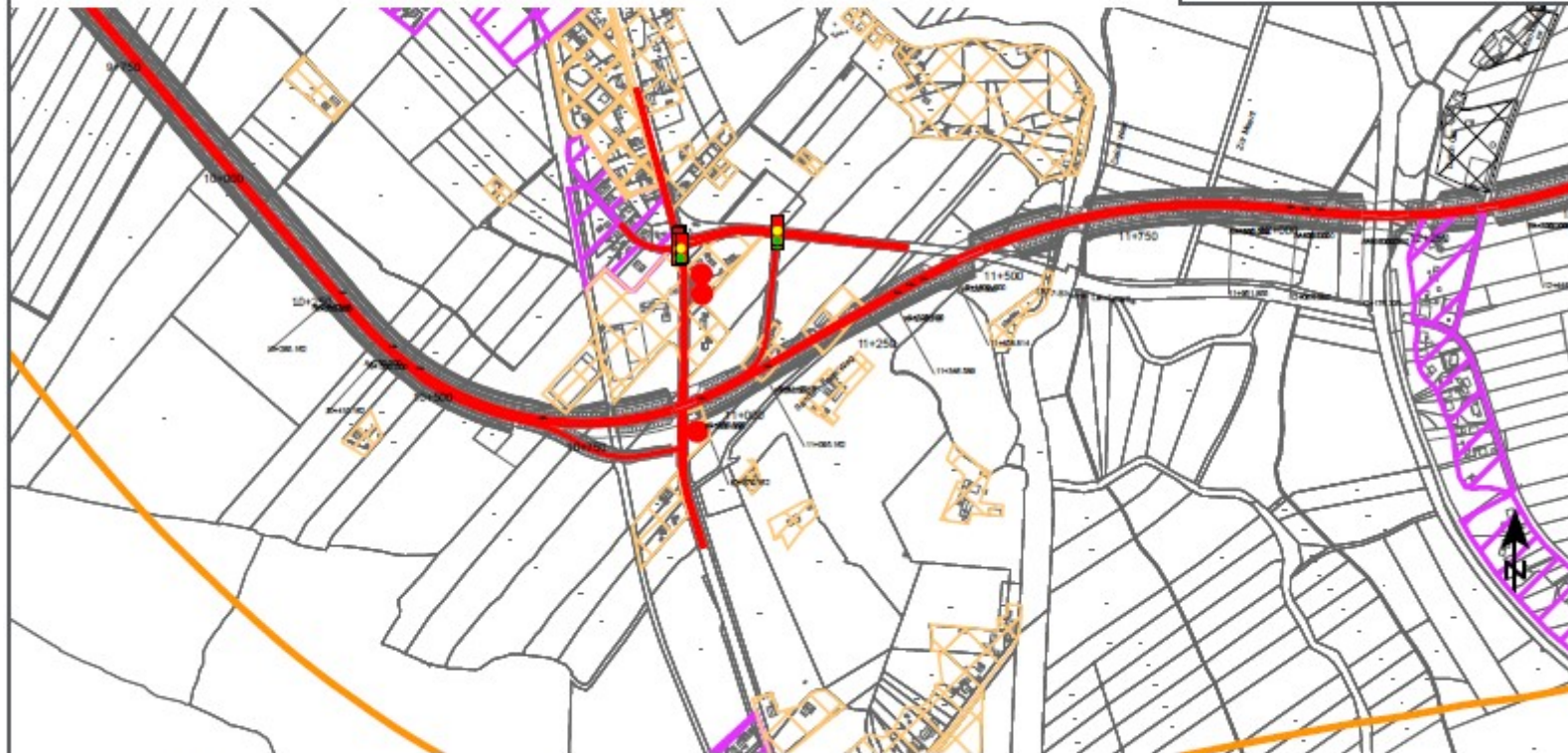
Schalltechnische Untersuchungen für die B212n, Neubau zwischen Harmenhausen (L875) bis A281 (Bremen)



# Variante 1B: Übersicht der Konflikt- Immissionspunkte mit Überschreitung des Beurteilungspegels von 60dB(A) nachts als potenzielle Schwelle der Gesundheitsgefährdung

## Zeichenerklärung und Gebietseinstufung / Gebietsausweisung

- Emission Straße
- Straße
- Allgemeine Wohngebiete
- Kleinsiedlungsgebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- Dorfgebiete
- Lichtzeichenanlage
- Konflikt-Immissionspunkt
- Isophone 40 dB(A) Nachts



Anzahl der Konfliktpunkte: 3

Schalltechnische Untersuchungen für die B212n, Neubau zwischen Harmenhausen (L875) bis A281 (Bremen)

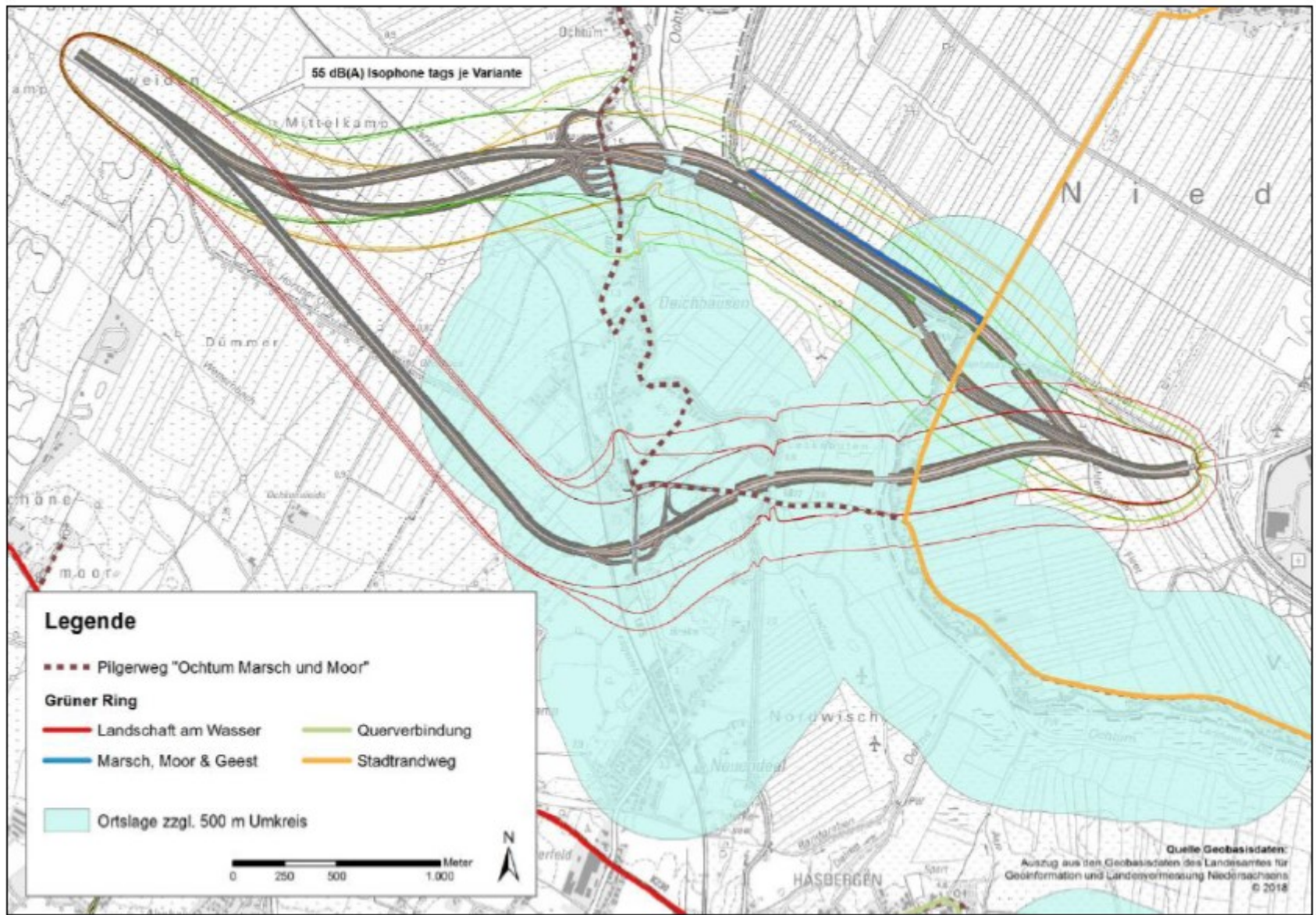




## Verlärmung Ortslage zzgl. 500 m Umkreis innerhalb 55 dB(A)-Isophone

Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875											
1A	2A	3A	1B	2B	3B	1C	2C	3C									
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung								
204	--	109	O	107	O	140	O	70	+	69	+	122	O	67	+	69	+

Ziel	Raumstrukturelle Wirkung (baulich)
Kriterium	Erholung
Definition Einflussgröße	Verlärmung Ortslage zzgl. 500 m Umkreis innerhalb 55 dB(A)-Isophone
Bewertungseinheit	[ha]
Bewertungssystematik	Besonderer Anspruch



**Legende**

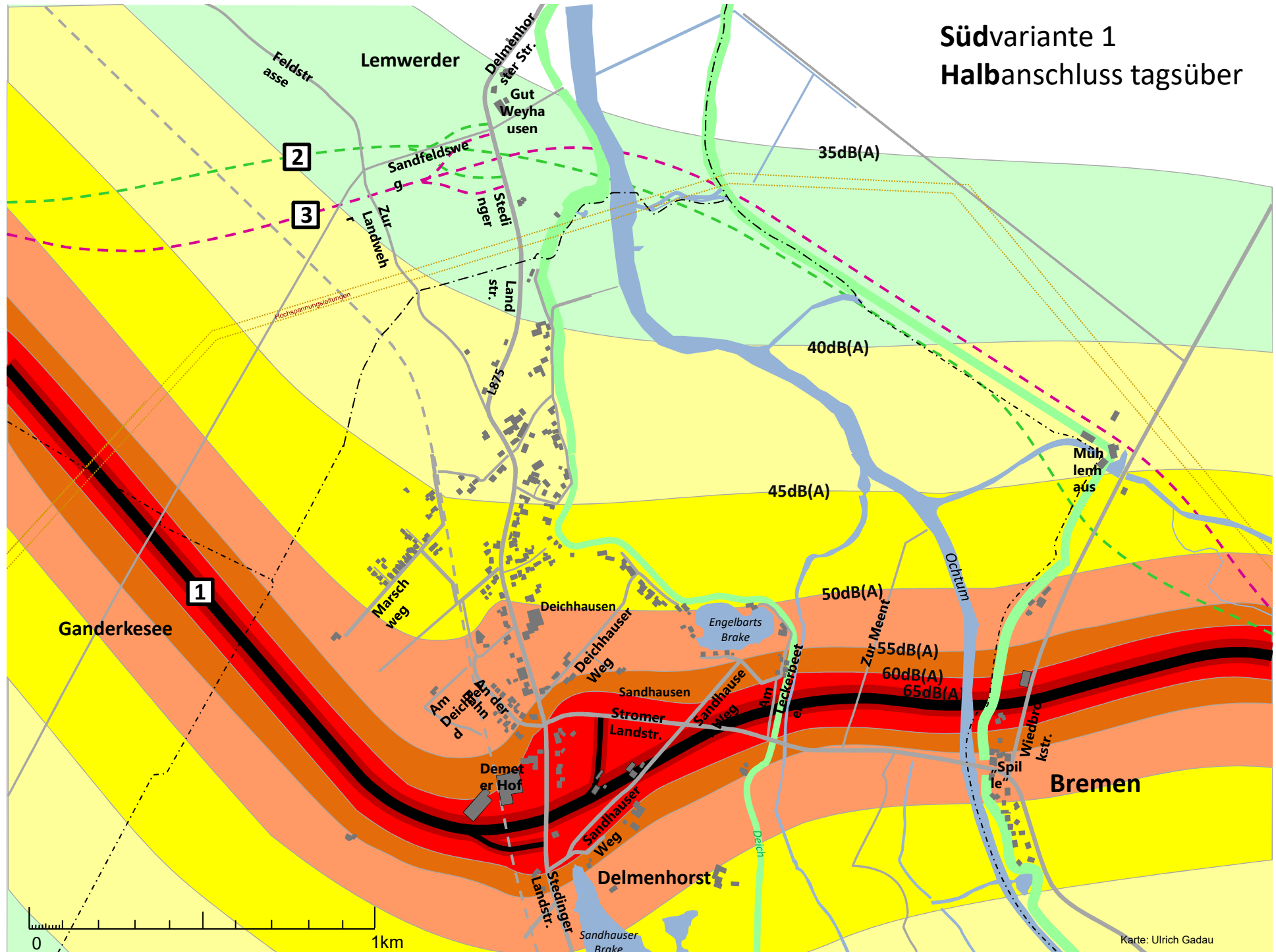
- Pilgerweg "Ochtum Marsch und Moor"
- Grüner Ring**
- Landschaft am Wasser
- Marsch, Moor & Geest
- Querverbindung
- Stadttrandweg
- Ortslage zzgl. 500 m Umkreis



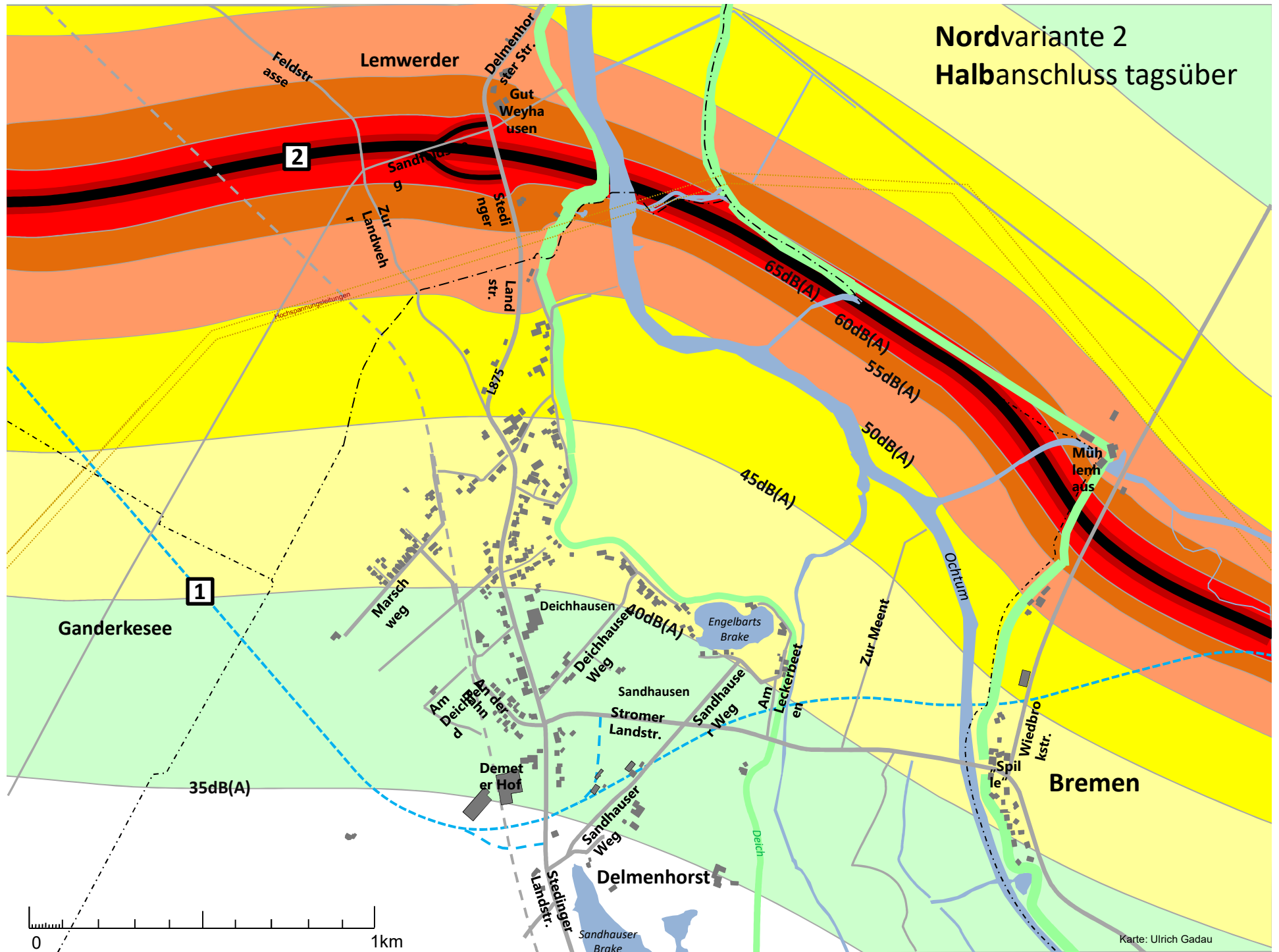
Quelle Geobasisdaten:  
 Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für  
 Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen  
 © 2018



# Südvariante 1 Halbanschluss tagsüber



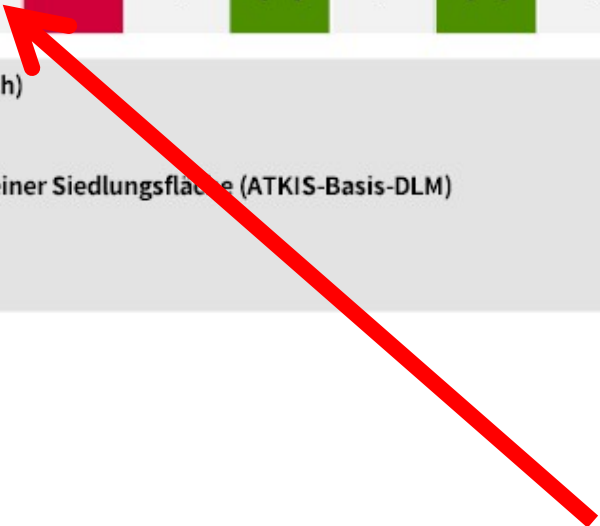
# Nordvariante 2 Halbanschluss tagsüber







Abstand (Betroffenheit) zu (von) einer Siedlungsfläche (ATKIS-Basis-DLM)																	
Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
6,8	--	0,9	++	1,8	+	6,4	--	0,5	++	1,1	++	2,7	+	0,0	++	0,6	++
Ziel		Raumstrukturelle Wirkung (baulich)															
Kriterium		Raum- und Siedlungsstruktur															
Definition Einflussgröße		Abstand (Betroffenheit) zu (von) einer Siedlungsfläche (ATKIS-Basis-DLM)															
Bewertungseinheit		Flächenäquivalent															
Bewertungssystematik		Normalfall															





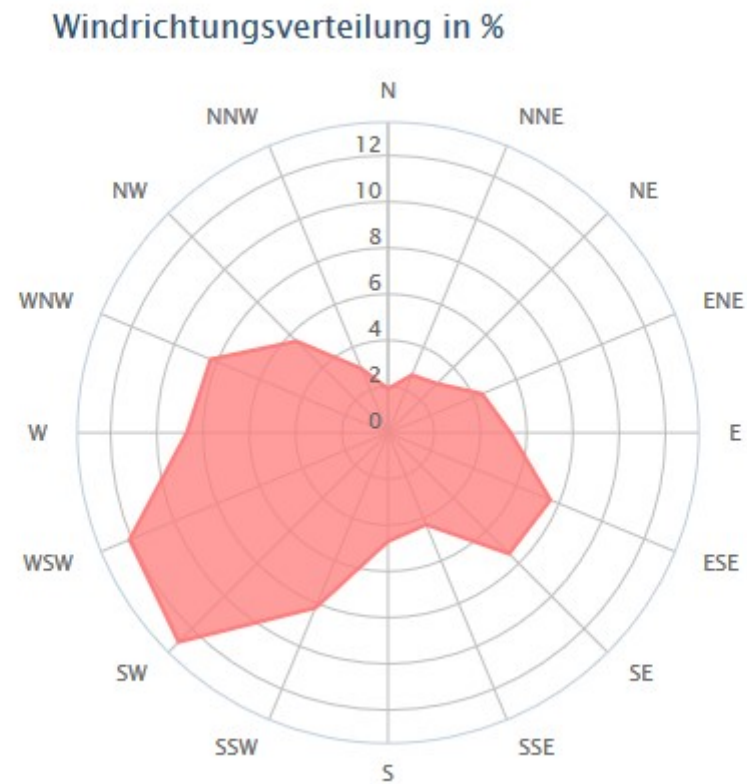
## Anzahl betroffener Eigentumsverhältnisse (Wohngebäude)

Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
2	--	0	++	0	++	2	--	0	++	0	++	2	--	0	++	0	++

Ziel	Raumstrukturelle Wirkung (baulich)
Kriterium	Raum- und Siedlungsstruktur
Definition Einflussgröße	Anzahl betroffener Eigentumsverhältnisse (Wohngebäude)
Bewertungseinheit	[Anzahl]
Bewertungssystematik	Normalfall



# Windrichtungsverteilung Bremen



# Variante 1B





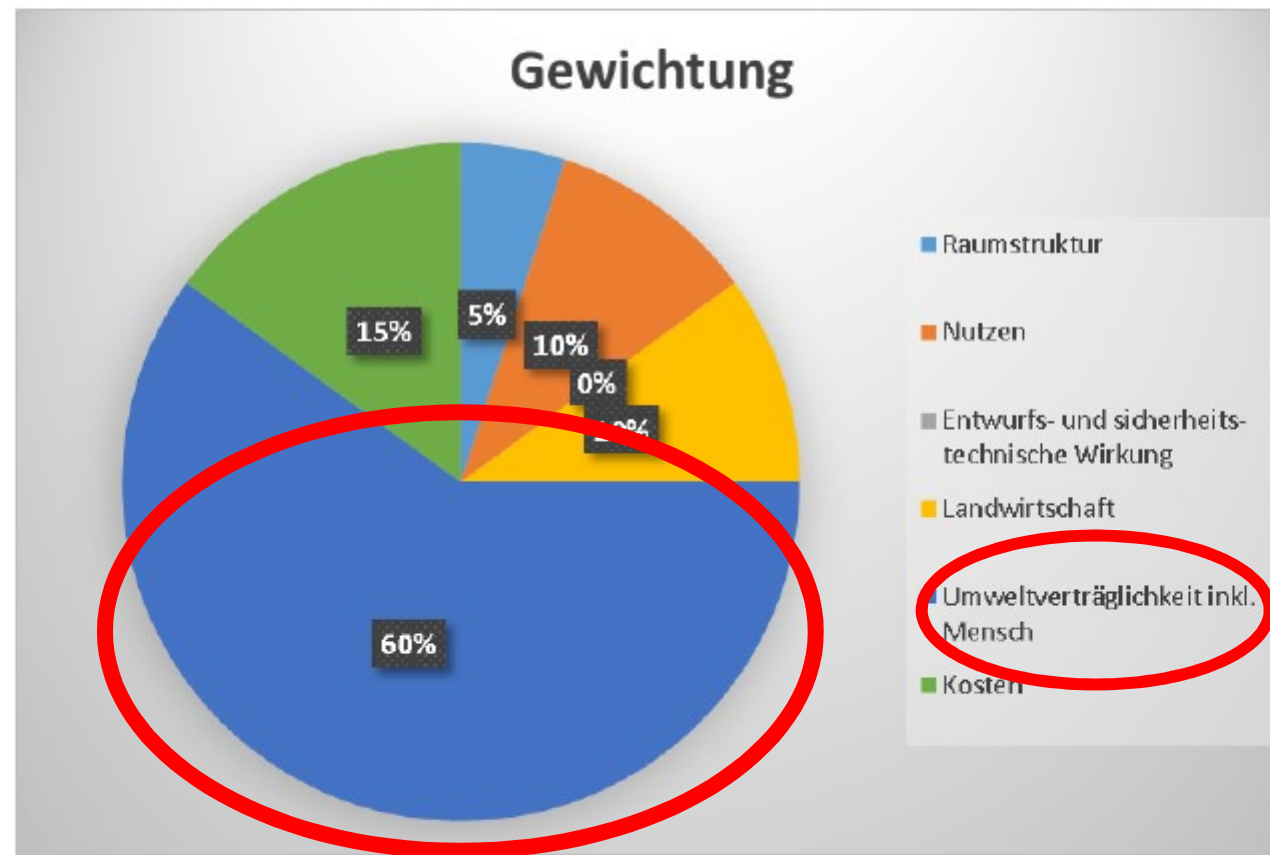
## Bewertung Mensch (Raum- und Siedlungsstruktur, Erholung)

Ziel	Gewicht	Bewertungskriterium	relatives Gewicht	Definition Einflussgröße
Raumstrukturelle Wirkung (baulich)	5% insgesamt			
	1%	Raum- und Siedlungsstruktur	50%	Abstand (Betroffenheit) zu (von) einer Siedlungsfläche
			50%	Anzahl betroffener Eigentumsverhältnisse (Wohngebäude)
	1%	Erholung	50%	Verlärmung ausgewiesener Rad- und Wanderwege innerhalb der 55 dB(A)-Isophone
			50%	Verlärmung Ortslage zzgl. 500 m Umkreis innerhalb 55 dB(A)-Isophone
3%	Wasserwirtschaft	100%	Retentionsraumverlust Ochtumpolder	

Wasserwirtschaft siehe Folie 9-10



# Kriterien und deren Gewichtung



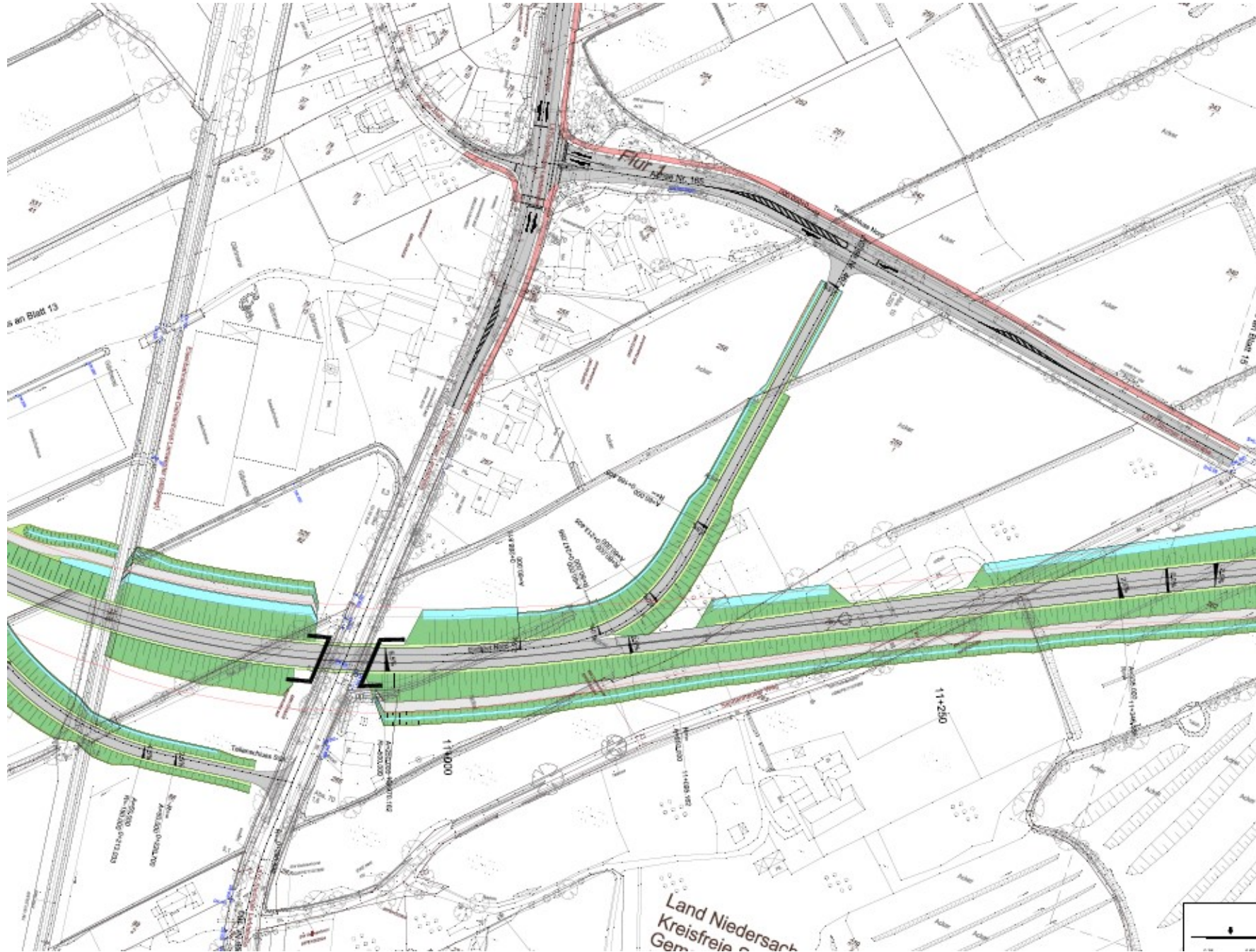


60% insgesamt					
Umweltverträglichkeit	15%	Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	10%	Oberschreitung Grenzwerte an Wohngebäuden (16. BImSchV)	
			30%	Oberschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgef. an Wohngebäuden	
			60%	Verkehrliche Auswirkungen auf das Straßenbestandsnetz (Lärmzuwachs)	
	3%	Schutzgut Tiere & Pflanzen	75%	Inanspruchnahme hochwertig. Biotopstrukturen (WST III, IV, V)	
			25%	Inanspruchnahme FFH-Lebensraumtypen	
	12%	Artenschutz	35%	Brutvögel	
			20%	Rastvögel	
			35%	Fledermäuse	
			10%	Libellen	
	15%	Biologische Vielfalt	Natura 2000	40%	EU-VSG "Niedervieland": Brutvögel
				30%	EU-VSG "Niedervieland": Rastvögel
			0%	FFH-Gebiet: Untere Delme, Hache, Ochtum u. Varreler Bäke; Bremische Ochtum	
			30%	FFH: Niedervieland - Stromer Feldmark	
	4%	Weitere Schutzgebiete/-objekte	30%	Inanspruchnahme Naturschutzgebiete	
			20%	Inanspruchnahme Landschaftsschutzgebiete	
			25%	Inanspruchnahme § 30 Biotope	
			0%	Inanspruchnahme Naturdenkmale	
			25%	Inanspruchnahme ausgewiesener Kompensationsflächen	
2%	Schutzgut Fläche	100%	Flächeninanspruchnahme gesamt		
2%	Schutzgut Boden	75%	Neuersiegelung von Bodenflächen		
		25%	Überbauung schutzwürdiger Böden		
2%	Schutzgut Wasser	100%	lfm. querende/ überbaute Gewässer		
		0%	Grundwasserüberdeckung / Grundwassemeubildung		
1%	Schutzgut Klima/Luft	100%	Inanspruchnahme klimatisch bedeutsamer Strukturen		
2%	Schutzgut Landschaft	100%	Fahrbahnfläche innerhalb hochwertiger Landschaftsbildbereiche		
2%	Kultur- und sonstige Sachgüter	100%	Anzahl Inanspruchnahme Bau- und Bodendenkmäler, archäologischer Fundstellen		

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

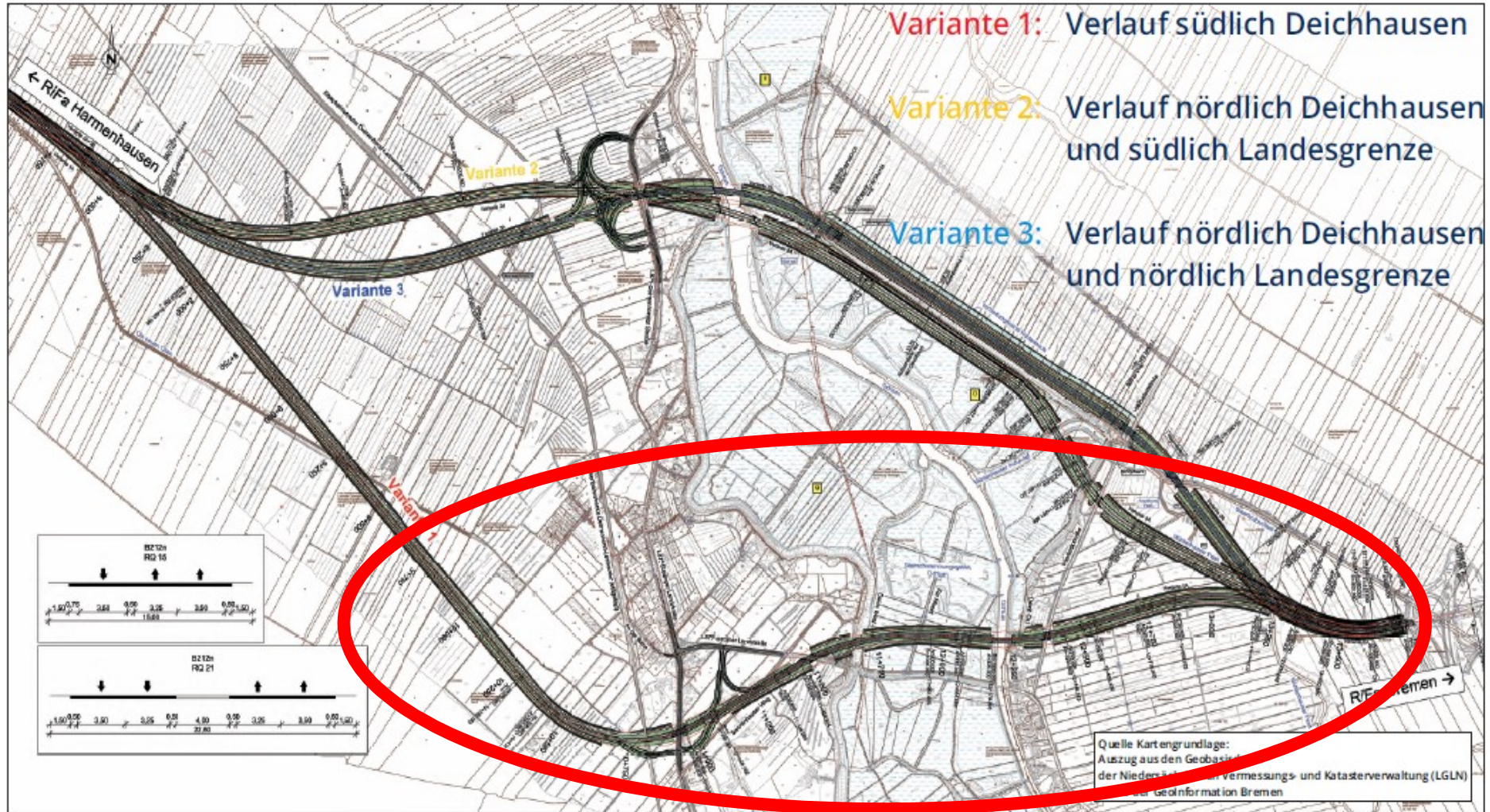


# B212neu Variante 1B





# Lageplan Übersicht der Varianten

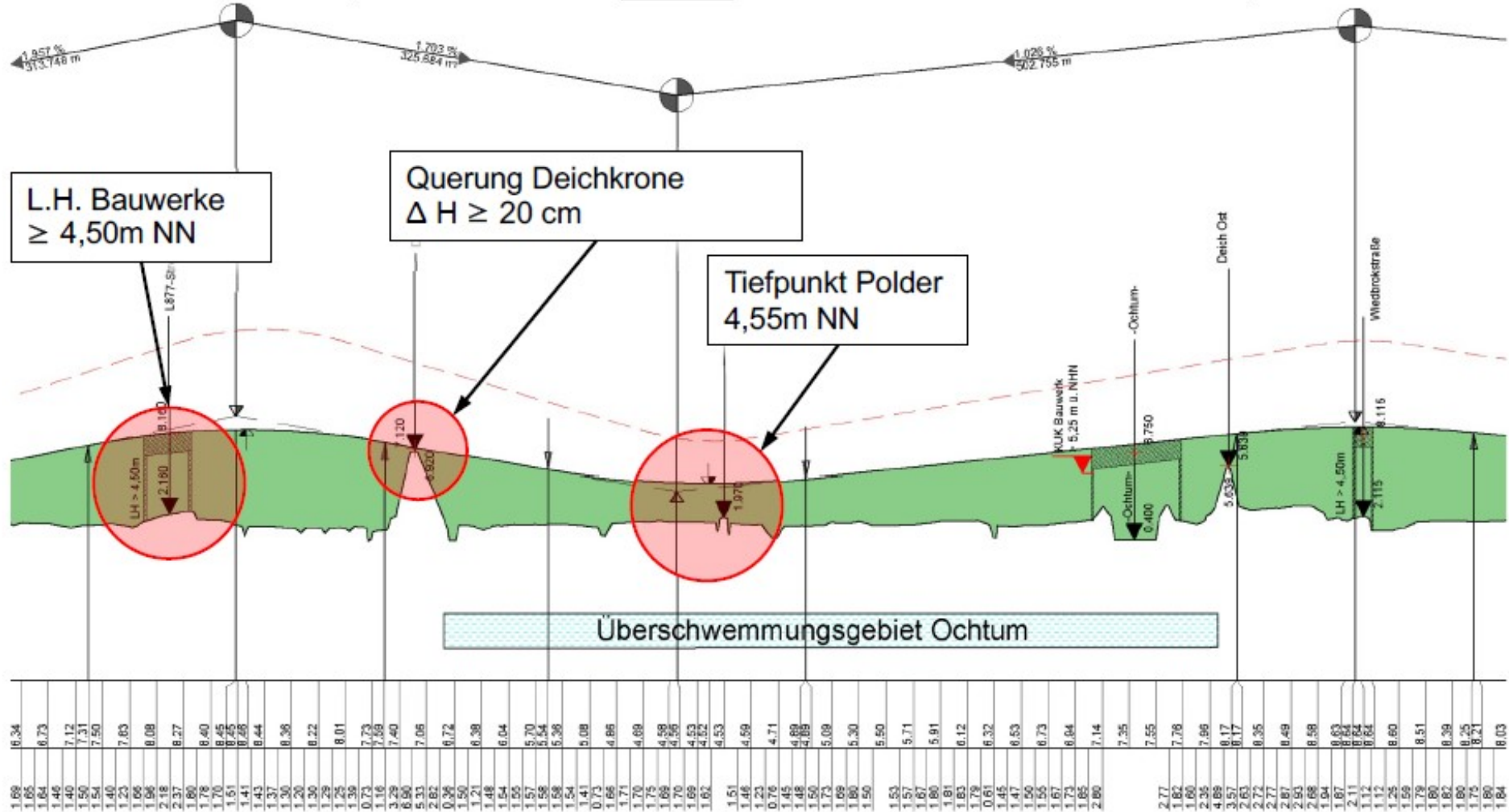




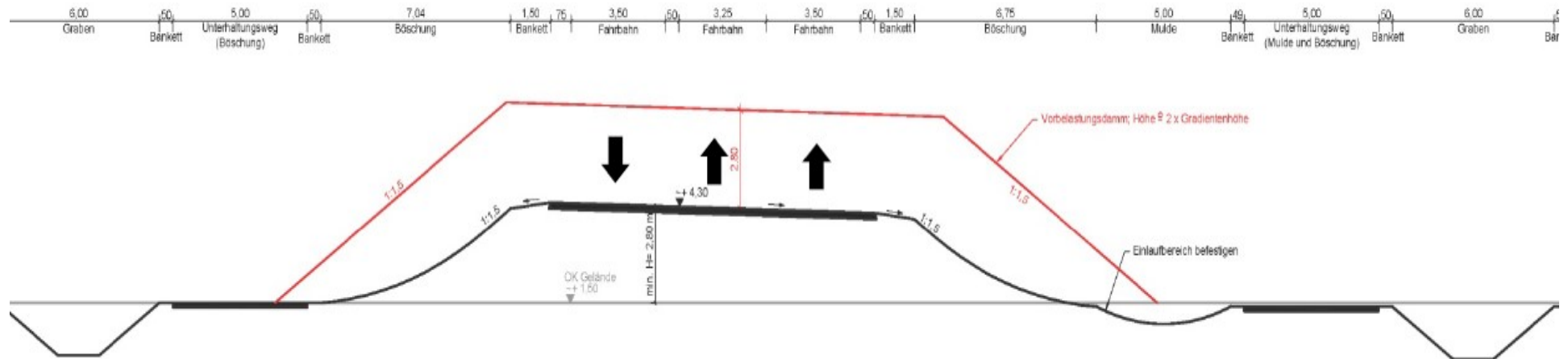
H = 8000.000 m  
 T = 109.787 m  
 f = 1.004 m  
 km = 11+549.293  
 h TS = 9.455 m

# Ausschnitt Höhenplan Bereich Ochtumpolder (am Beispiel Variante 1)

H = 9000.000 m  
 T = 67.925 m  
 f = 0.429 m  
 km = 12+377.892  
 h TS = 9.070 m



## RQ 15 (2+1)



Gesamtbreite: ca. 60m mit Unterhaltungswegen und Gräben

Dammbreite : ca. 30m

Min. Höhe : 2,80m

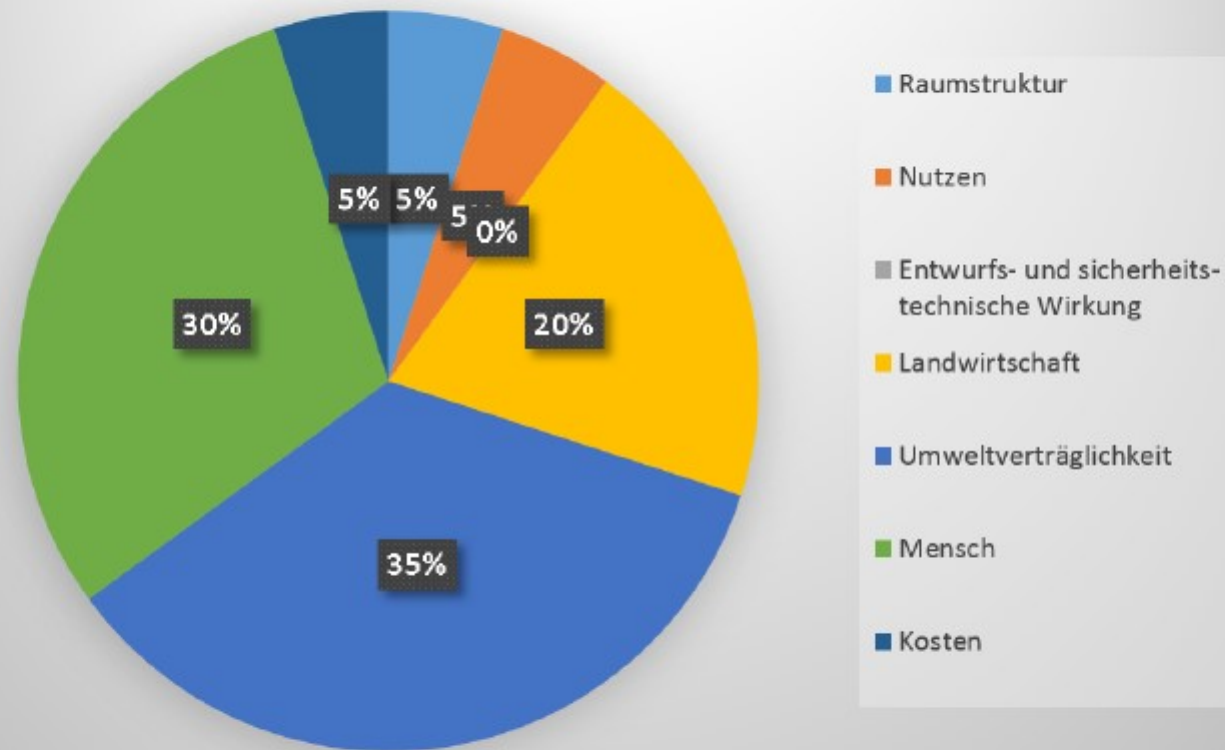
Bauphase : + 2,80m Überschüttung (3-4 Jahre)

Lichte Höhe : 4,50m für Brückenbauwerke plus Lärmschutz/ Kollisionsschutz





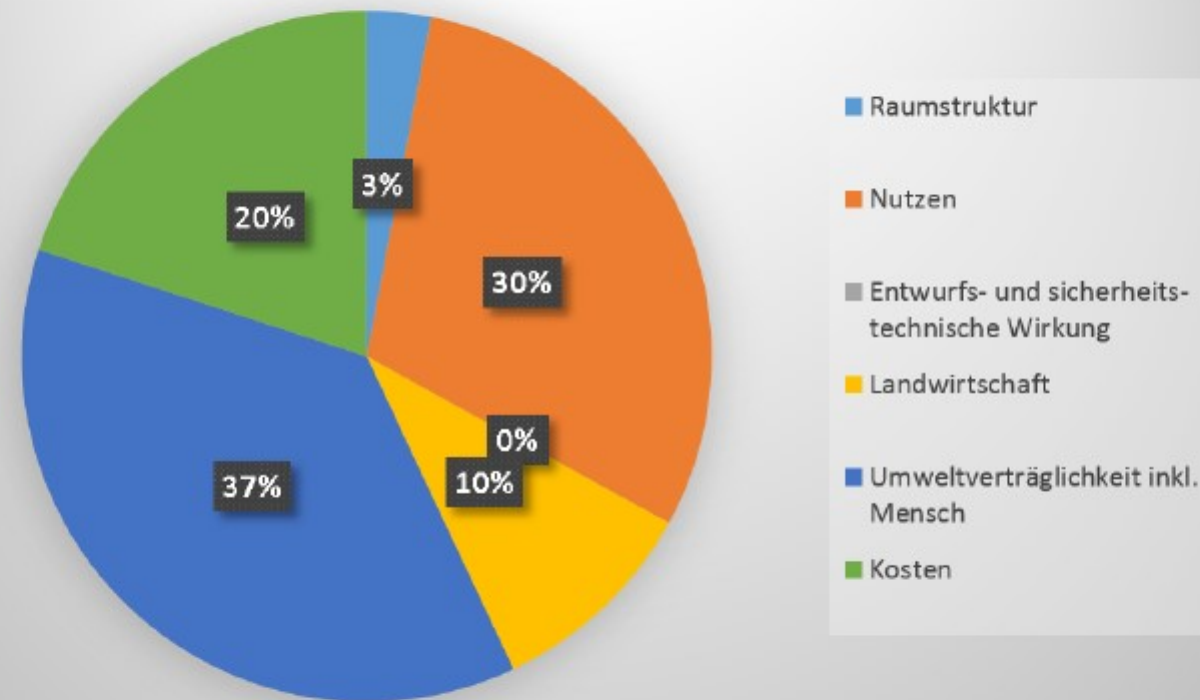
## Gewichtung Mensch



Gesamtergebnis	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss	
	1A Wertung	2A Wertung	3A Wertung	1B Wertung	2B Wertung	3B Wertung	1C Wertung	2C Wertung
Zusammenfassung aller gewichteten Einflussgrößen	-	o	o	+	+	+	+	+
Mathematisches Ergebnis der Bewertung	1,03	1,88	1,53	2,66	2,79	2,51	2,54	2,70



## Gewichtung Straßenbaulastträger



Gesamtergebnis	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss	
	1A Wertung	2A Wertung	3A Wertung	1B Wertung	2B Wertung	3B Wertung	1C Wertung	2C Wertung
Zusammenfassung aller gewichteten Einflussgrößen	0	0	-	+	0	0	0	0
Mathematisches Ergebnis der Bewertung	2,17	1,62	1,38	2,83	2,27	1,69	2,17	2,19



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

## Welche ist die beste Lösung für die Ortsumfahrung von Deichhausen/Sandhausen?

Der Variantenvergleich der Ortsumfahrung der B212n und ihrer Anschlüsse an das Straßennetz wird in einer von Fachleuten betreuten Ausstellung präsentiert.

SIE SIND  
WILL-  
KOMMEN!

Wir laden ein zum

### **BürgerInformationsmarkt**

**15.05.2019** ▶ 16 – 20 Uhr

Markthalle, Rathausplatz in Delmenhorst

**16.05.2019** ▶ 16 – 20 Uhr

Spiegelsaal, Ernst-Rodiek-Halle,  
An der Kirche 16 in Lemwerder

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Oldenburg | Kaiserstraße 27 | 26122 Oldenburg

# Backup-Folien