

DER NEUBAU DER B 212 –

ENTLASTUNG AUF VIELEN EBENEN

212



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.

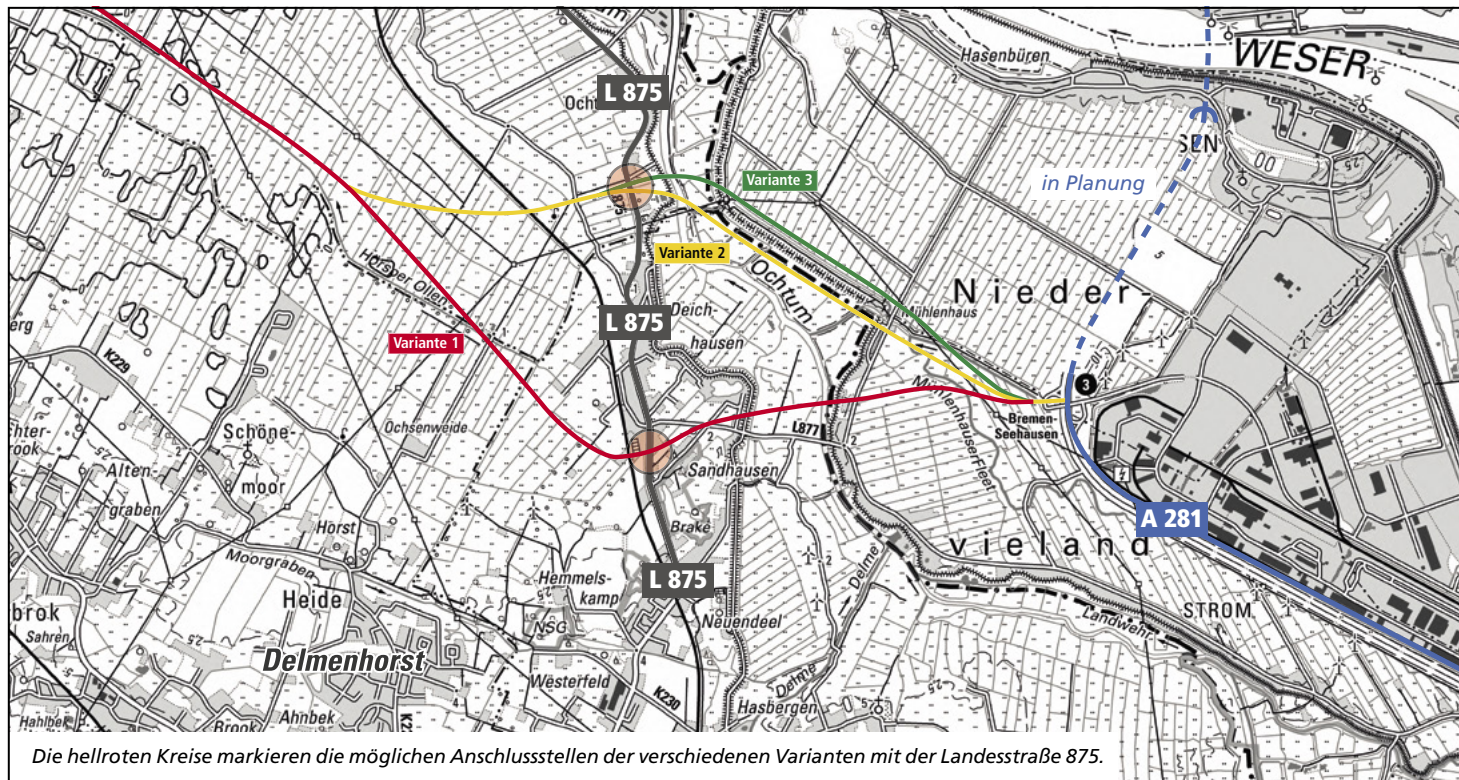
Vordringlicher Bedarf

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 Ochtrum quert und an die vorhandene A 281 anschließt.



Haben Sie noch Fragen? Dann wenden Sie sich gern an unsere Experten hier vor Ort, schreiben Sie uns eine E-Mail an poststelle-ol@nlstbv.niedersachsen.de oder rufen Sie uns an: 0441/2181-0





Neun Varianten werden untersucht

Die Genehmigung des Bundesverkehrsministeriums der geplanten Linienführung (sog. Linienbestimmung) liegt beim Projekt Neubau der B 212 bereits vor. Im Dialog mit der Stadt **Delmenhorst**, den Landkreisen **Wesermarsch** und **Oldenburg** sowie den Gemeinden Lemwerder und Ganderkesee wird für das Teilstück nördlich von Delmenhorst ein Variantenvergleich durchgeführt. In dem Variantenvergleich werden drei verschiedene Linienführungen und jeweils drei Anschlussstellenvarianten mit der **Landesstraße 875** gegenübergestellt.



Vollanschluss der L 875

Teilanschluss der L 875

Kein Anschluss der L 875

1A Südlich Deichhausen	2A Nördlich Deichhausen, südl. Deich	3A Nördlich Deichhausen, nördl. Deich	1B Südlich Deichhausen	2B Nördlich Deichhausen, südl. Deich	3B Nördlich Deichhausen, nördl. Deich	1C Südlich Deichhausen	2C Nördlich Deichhausen, südl. Deich	3C Nördlich Deichhausen, nördl. Deich

Besonderer Fokus liegt bei dieser Betrachtung auf den **verkehrlichen Effekten** für die umliegenden Ortschaften und auf dem Einfluss auf streng geschützte Naturräume im Trassenbereich. Begleitet wird der Variantenvergleich durch ein **Dialogforum mit externer Moderation**, in dem das Verfahren transparent dargestellt wird.

Haben Sie noch Fragen? Dann wenden Sie sich gern an unsere Experten hier vor Ort, schreiben Sie uns eine E-Mail an poststelle-ol@nlstbv.niedersachsen.de oder rufen Sie uns an: 0441/2181-0



Planfeststellungsverfahren sind (Bau-)Genehmigungsverfahren für größere Infrastrukturvorhaben, die eine **Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen** berühren. Sie dienen der verwaltungsmäßigen Bewältigung solch komplexer, raumbezogener Vorhaben und befassen sich mit deren Einordnung in die vorhandene Fläche sowie in die Umwelt.

Umsetzung eines Infrastrukturvorhabens

Das Planfeststellungsverfahren reiht sich in einen Ablauf verschiedener Phasen ein, an deren Ende der eigentliche Bau des Infrastrukturprojektes steht:



© Getty Images: alborado10



Wie läuft ein Planfeststellungsverfahren ab?

Bis zum Planfeststellungsbeschluss gibt es innerhalb des Planfeststellungsverfahrens verschiedene Schritte, die durchlaufen werden: Dazu zählen z.B. eine öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen sowie ein Erörterungstermin, bei dem etwaige Einwender ihre Bedenken gegen das Vorhaben einbringen können.



01

Der **Vorhabenträger** erstellt umfangreiche **Planunterlagen** und reicht diese als **Antrag auf Planfeststellung** bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde ein.



02

Für das folgende **Anhörungsverfahren** werden allen betroffenen Trägern öffentlicher Belange (also Fachbehörden, Gemeinden, Verbänden etc.) die Planunterlagen zur Verfügung gestellt.



03

Zudem werden die Pläne **einen Monat** lang in den betroffenen Gemeinden **öffentlich ausgelegt**. **Einwendungen** zu den Planungen können schriftlich an die Planfeststellungsbehörde gesandt oder bei den Gemeinden zur Niederschrift eingereicht werden.

Einwendungszeitraum: 1 Monat (während des Auslegungszeitraums) + mind. **2 Wochen**

(Gemäß aktueller Gesetzgebung kann der Einwendungszeitraum bei Vorhaben, für die Unterlagen in sehr großem Umfang eingereicht worden sind, verlängert werden.)



04

In der folgenden **Erörterung** werden alle Einwender eingeladen, ihre Standpunkte mit dem Vorhabenträger zu diskutieren. **Ergebnisoffenheit** und möglichst ein **Interessenausgleich** sind das höchste Ziel.



05

Die Anhörungsergebnisse werden anschließend durch die Planfeststellungsbehörde abgewogen. Diese erteilt – sofern **alle Voraussetzungen, Arbeitsaufträge** und mögliche zusätzliche Prüf Aspekte erfüllt sind – den **Planfeststellungsbeschluss**.

Haben Sie noch Fragen? Dann wenden Sie sich gern an unsere Experten hier vor Ort, schreiben Sie uns eine E-Mail an poststelle-ol@nlstbv.niedersachsen.de oder rufen Sie uns an: 0441/2181-0



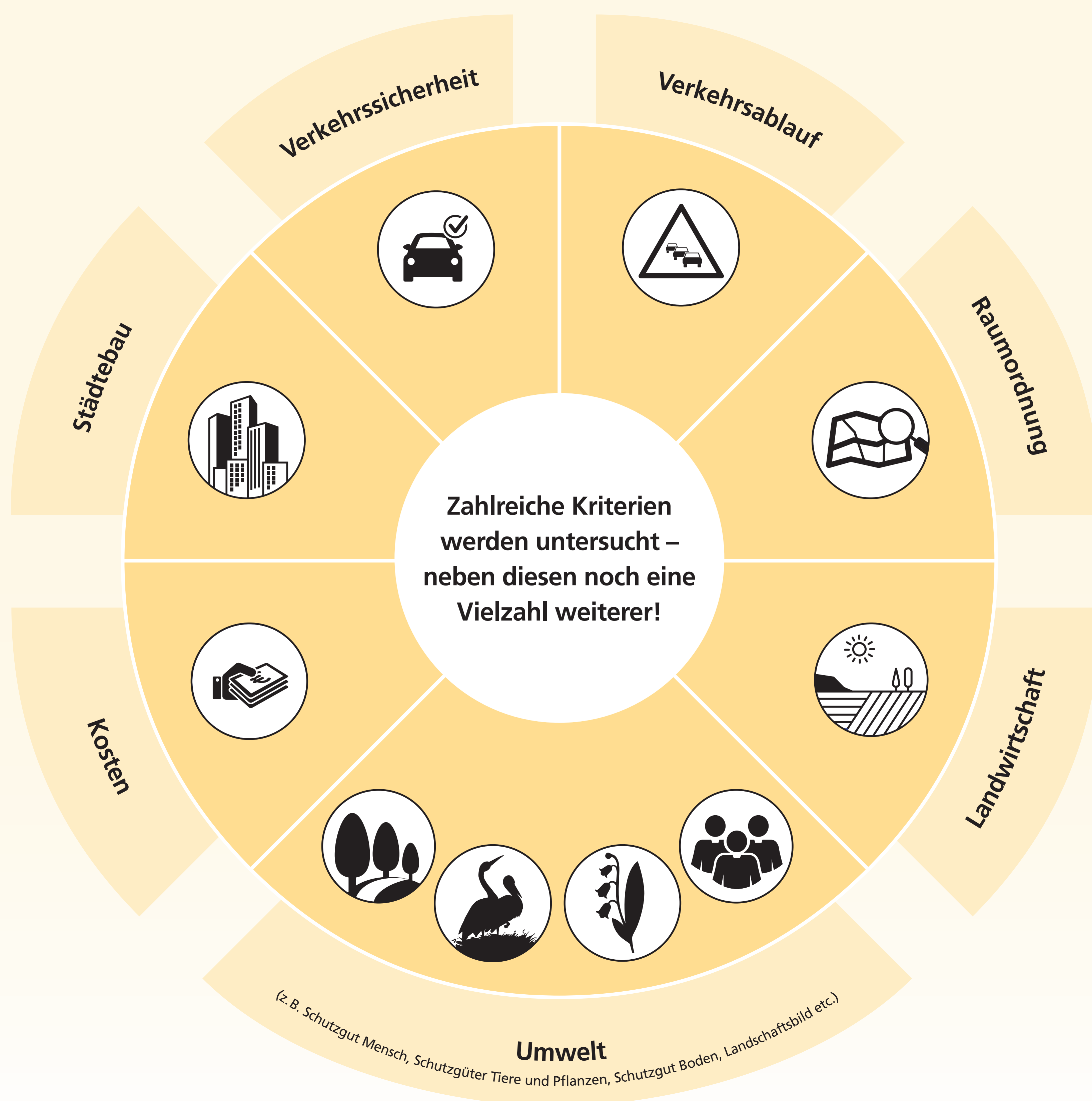
DER VARIANTENVERGLEICH BEIM FERNSTRASSENBAU

212

Die Kriterien

Variantenvergleiche sind Teil des Planungsprozesses und werden auf Grundlage **verschiedenster objektiver Kriterien** aufgestellt.

Sie dienen zur **fachtechnischen Prüfung**, an deren Ende die Abwägung zur **Vorzugsvariante** steht – also zu der Variante, die unter Berücksichtigung aller objektiven Kriterien und gesetzlichen Vorgaben die verträglichste ist.



Haben Sie noch Fragen? Dann wenden Sie sich gern an unsere Experten hier vor Ort, schreiben Sie uns eine E-Mail an poststelle-ol@nlstbv.niedersachsen.de oder rufen Sie uns an: 0441/2181-0



Wirkung der Kriterien

Um eine objektive Bewertung der Varianten zu gewährleisten, werden die verschiedenen Kriterien (z. B. Umweltverträglichkeit) **einzel**n betrachtet und dabei bewertet, welche **Wirkung** eine bestimmte Variante – also z. B. ein bestimmter Trassenverlauf – auf das jeweilige Kriterium hat.

Unter der Vielzahl der Kriterien gibt es **besonders gewichtige Kriterien**, aber auch solche, die mit **weniger Gewichtung** in die Gesamtbewertung einfließen.



Beispiel: Kriterium Umweltverträglichkeit

Liegt die mögliche Variante einer Trasse sehr weit von Siedlungen entfernt, sodass aus Lärmschutz-Sicht keine Belastungen für die Anwohner zu erwarten sind, würde man diese Variante im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit für das Kriterium **„Schutzgut Mensch“** mit „gut“ oder sogar „sehr gut“ bewerten.

Im Hinblick auf die **Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“** wäre die Wirkung dieser siedlungsfernen Variante allerdings voraussichtlich weniger positiv, schließlich siedelt sich in siedlungsfernen Bereichen naturgemäß eine größere Tier- und Pflanzenvielfalt an als in Siedlungsnähe.



Faustregeln für die Bewertung der Kriterien

- Berücksichtigung von **„harten Fakten“**: Diese müssen messbar und quantifizierbar sein.
- Jedes Kriterium wird nur **einmal (nicht mehrfach) berücksichtigt**.
- Erst unter **Betrachtung aller Kriterien** kann – nach Bewertung und Gewichtung – die **Vorzugsvariante** identifiziert werden.

Haben Sie noch Fragen? Dann wenden Sie sich gern an unsere Experten hier vor Ort, schreiben Sie uns eine E-Mail an poststelle-ol@nlstbv.niedersachsen.de oder rufen Sie uns an: 0441/2181-0

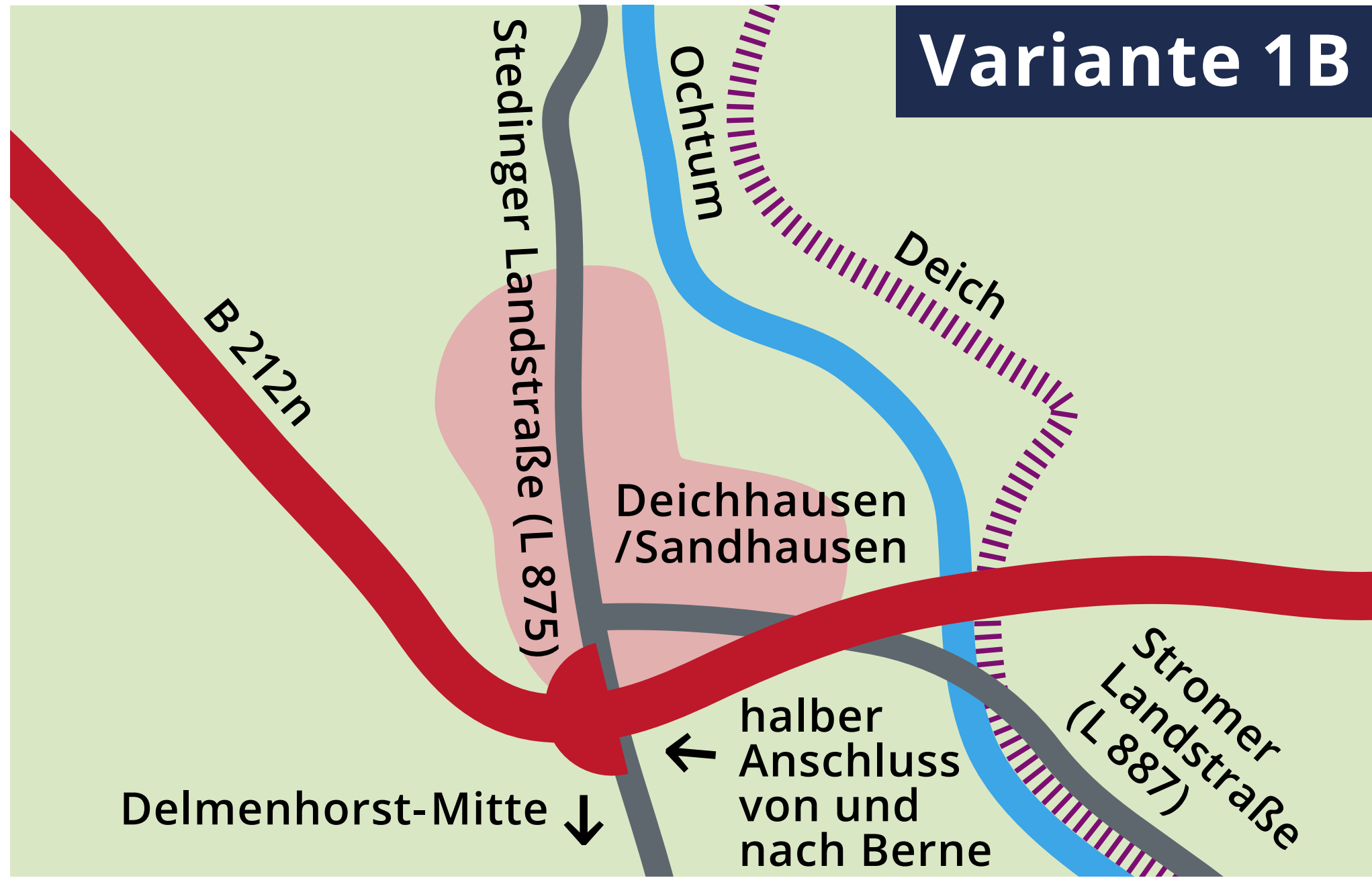


VARIANTENVERGLEICH FÜR DIE B 212N

Gesamtergebnis des Variantenvergleichs	Vollanschluss der L 875			halber Anschluss der L 875			ohne Anschluss der L 875		
	1A	2A	3A	1B	2B	3B	1C	2C	3C
	Wertung	Wertung	Wertung	Wertung	Wertung	Wertung	Wertung	Wertung	Wertung
Zusammenfassung aller gewichteten Einflussgrößen	O	O	-	+	O	O	+	O	O
Mathematisches Ergebnis der Bewertung	1,71	1,54	1,21	2,73	2,34	1,90	2,55	2,43	1,96

Die Variante 1B ist die Vorzugsvariante

Insgesamt sind 50 Einzelkriterien in die Beurteilung eingegangen. In der Summe aller gewichteten Kriterien ist die **Variante 1B** südlich Deichhausen mit halbem Anschluss an die L 875 (von und nach Berne) eindeutig die günstigste Variante.



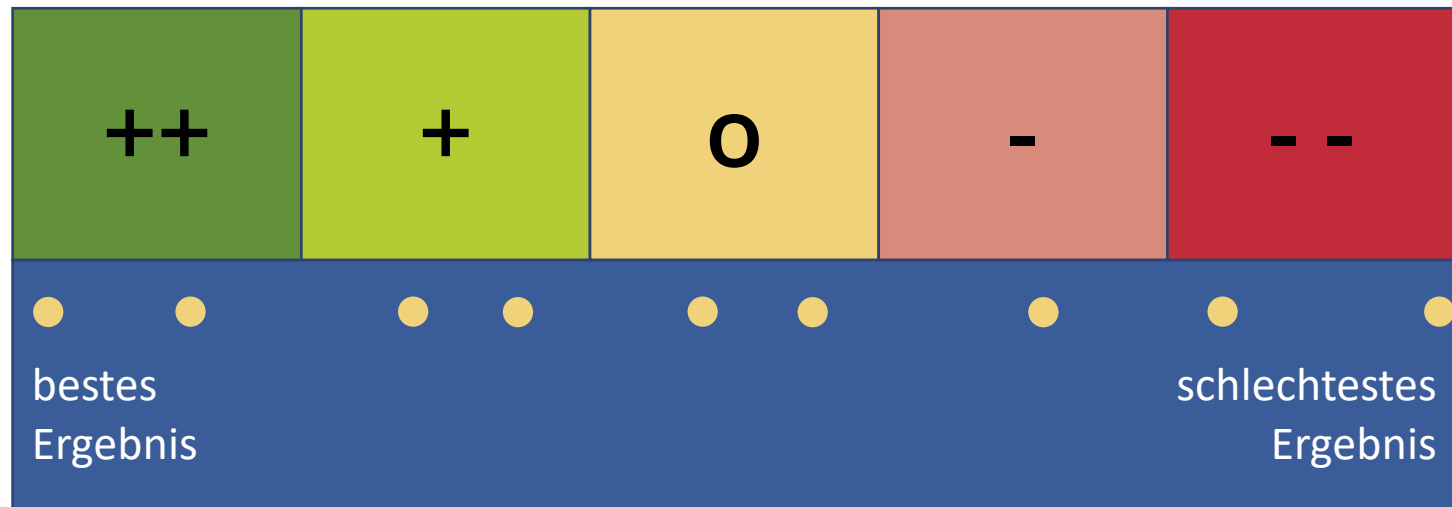
Die Variante 1C südlich Deichhausen ohne Anschluss an die L 875 schneidet ein klein wenig schlechter ab, landet aber auch in der gleichen Bewertungsklasse »+«. Die Variante 1B jedoch hat ein deutlich besseres Verhältnis von Baukosten zu Nutzen, weswegen sie deutlich vorzuziehen ist.

Die Variante 2B nördlich Deichhausen, südlich des Deiches mit halbem Anschluss (von und nach Berne) und die Variante 2C nördlich Deichhausen, südlich des Deiches ohne Anschluss landen am oberen Rand der Bewertungsklasse »0«. Gegen sie spricht jedoch, dass sie einen erheblich größeren Eingriff in den Naturraum zur Folge hätten.

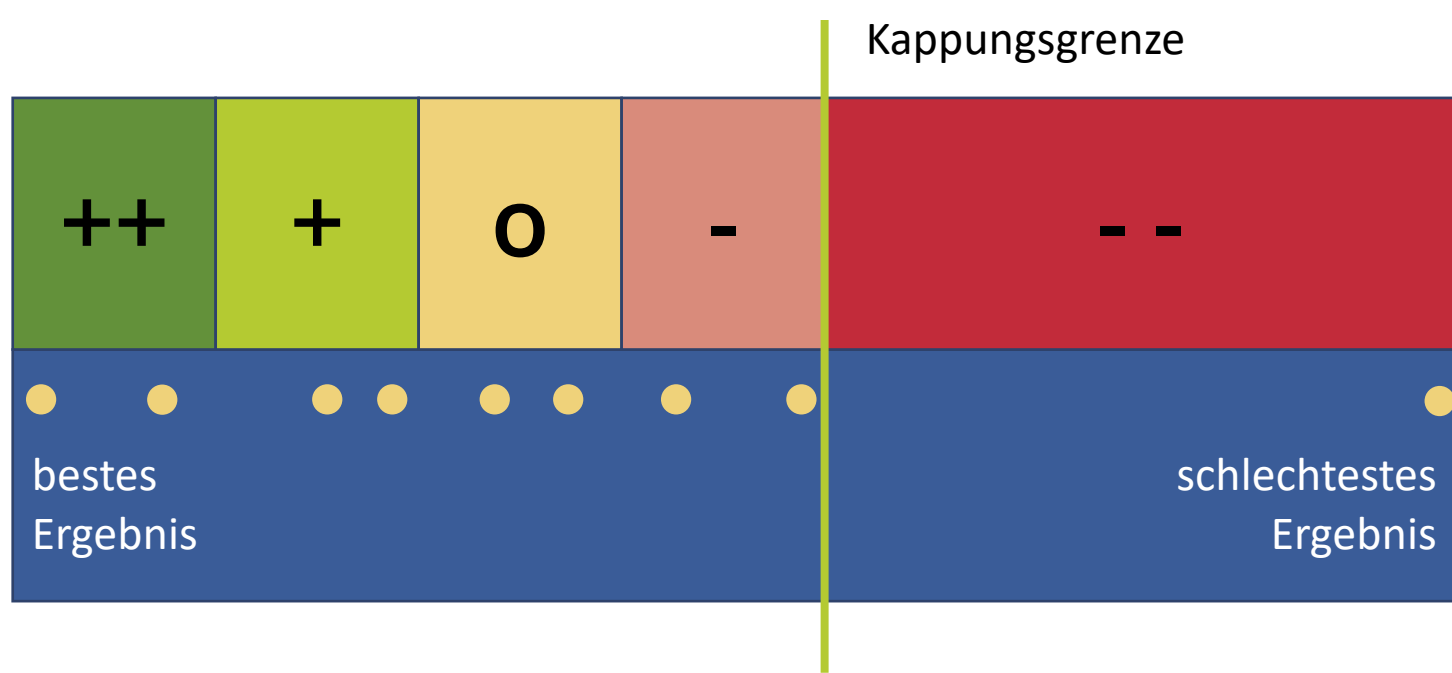
Vorgehen bei der Bewertung

Gutachterbüros liefern die harten Fakten für die Beurteilung der Trassen- und Anschlussvarianten. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchungen werden anschließend relativ zueinander auf einer gleichmäßigen, 5-stufigen Skala bewertet. Für eine sachgerechte Herausarbeitung der jeweiligen Unterschiede kommen folgende Wertungsfälle zum Einsatz:

Normalfall (N)
Die Ergebnisse sind linear zwischen dem günstigsten und ungünstigen Ergebnis aufgeteilt.



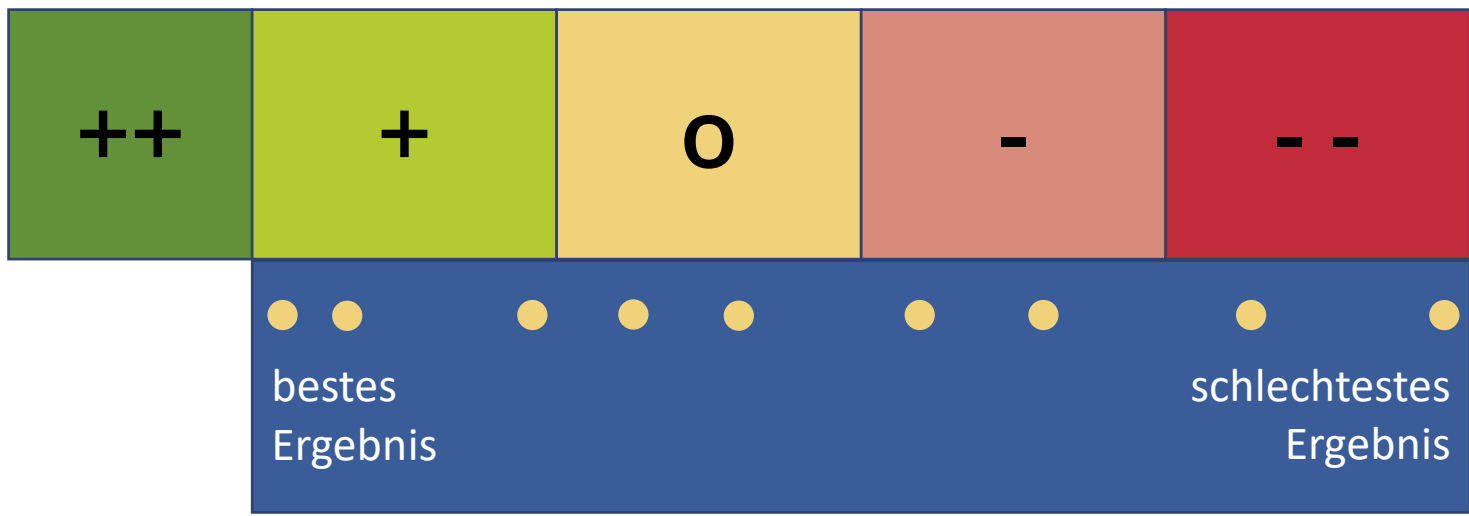
Fall »Ausreißer« (A)
In bestimmten Fällen wird für extreme Ausreißer eine Kappungsgrenze festgelegt, um eine Verzerrung der Ergebnisse zu vermeiden.



Fall »Enge Streuung« (E)
In bestimmten Fällen liegen die Ergebniswerte so eng beieinander, dass eine Eingruppierung in fünf Klassen unverhältnismäßig wäre. Diese Fälle werden lediglich in drei Klassen + bis - abgebildet.

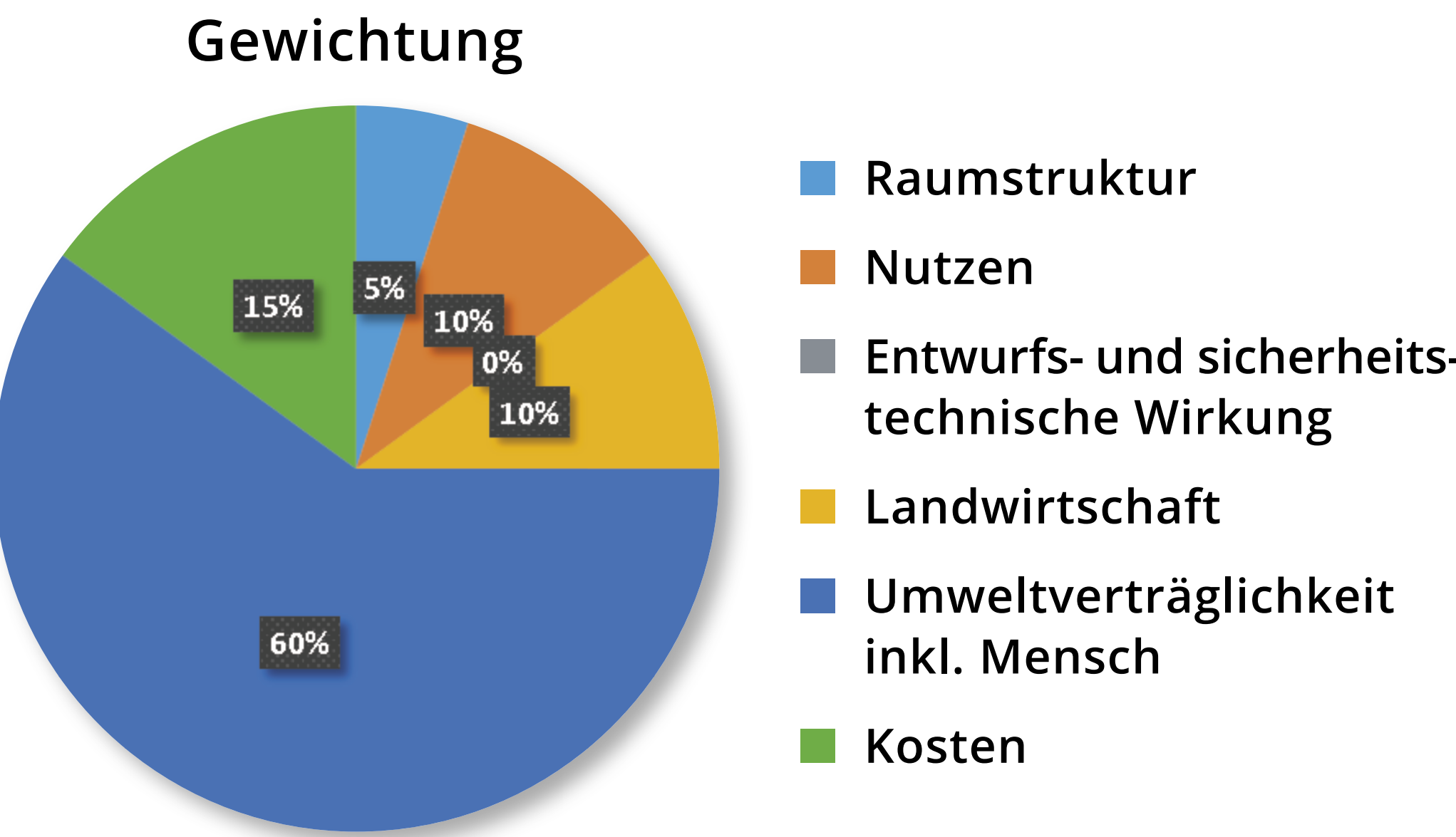


Fall »Besonderer Anspruch« (B)
In bestimmten Fällen, insbesondere bei Naturschutzaspekten, beginnt die Wertungsskala bei einem höheren Anspruchswert. Dadurch kommt die Wertung ++ hier nicht vor.



Es gibt Kriterien, bei denen die Varianten nahezu gleich abschneiden. Diese werden dann nicht in die Gesamtbewertung aufgenommen, weil in dem Variantenvergleich die Unterschiede zwischen den Trassen- und Anschlussvarianten herausgearbeitet werden sollen.

Gewichte der Kriterien und Sensitivitätsprüfung



Die Gewichte der einzelnen Gesichtspunkte und die Gewichte der Einzelkriterien innerhalb der Gruppen sind auf einem Beiblatt dargestellt.

Wichtig ist die Untersuchung, ob die Verschiebung der Gewichte einen Einfluss auf das Ergebnis zur Folge hat (Sensitivitätsprüfung). Bei diesem Variantenvergleich ist das Ergebnis auch bei deutlichen Gewichtsveränderungen stabil: Eine deutliche Veränderung der Gewichte sowohl in Richtung von Kriterien wie Landwirtschaft und Wohnbevölkerung als auch in Richtung Kosten und Nutzen verändert nicht die Spitzenposition der **Variante 1B** südlich Deichhausen mit halbem Anschluss an die L 875 (von und nach Berne).

Die Ergebnisse zu jedem der insgesamt 50 Einzelkriterien sind in der Plakatausstellung detailliert dargestellt.

GEWICHTE DER KRITERIEN

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 Umkeis innerhalb 55 dB(A)-Isophone
	3%	Wasserwirtschaft	100%	Retentionsraumverlust Ochtumpolder
Nutzen	10%			
	10%	ausgewählte Nutzen	40%	Betriebskosten (gewerblich)
			40%	Reisezeitnutzen (privat)
			15%	Verkehrssicherheit
			5%	Abgasbelastungen
Entwurfs- und sicherheits-technische Wirkung	0% insgesamt			
	0%	Knotenpunktgestaltung	100%	Leistungsfähigkeit
	0%	Trassierung in Lage und Höhe	25%	Leistungsfähigkeit
			0%	Kurvigkeit
			25%	Radienrelation
			25%	Anzahl Verwindungsbereiche (mit Nulldurchgang)
			25%	Anteil Überholabschnitte an Streckenlänge
Landwirtschaft und Agrastruktur	10% insgesamt			
	10,0%		50%	Anzahl stark bis sehr stark betroffene Betriebe
			30%	Besondere agarstrukturelle Schäden
			20%	Landwirtschaftlicher Flächenverlust durch Trasse [LF]
Umweltverträglichkeit	60% insgesamt			
	15%	Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	10%	Überschreitung Grenzwerte an Wohngebäuden (16. BImSchV)
			30%	Überschreitung der Schwellenwerte zur Gesundheitsgef. an Wohngebäuden
			60%	Verkehrliche Auswirkungen auf das Straßenbestandsnetz (Lärmzuwachs)
	3%	Schutzgut Tiere & Pflanzen	75%	Inanspruchnahme hochwertiger Biotopstrukturen (WST III, IV, V)
			25%	Inanspruchnahme FFH-Lebensraumtypen
	12%	Artenschutz	35%	Brutvögel
			20%	Rastvögel
			35%	Fledermäuse
			10%	Libellen
	15%	Biologische Vielfalt	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%	Neuversiegelung von Bodenflächen
			25%	Überbauung schutzwürdiger Böden
	2%	Schutzgut Wasser	100%	lfm. querende/ überbaute Gewässer
0%			Grundwasserüberdeckung / Grundwasserneubildung	
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	
Kosten	15% insgesamt			
	15%	Kosten	100%	Investitionskosten
Gesamt	100%			