

**Information zur
Einstufung der B212 n im
Entwurf des BVWP 2030**

Sachstand vor Neuentwurf

BVWP 2003

Die B212 n von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Ni/HB war im BVWP 2003 aufgeführt als „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für den vordringlichen Bedarf (VB)“

- ***Planung und Vorlage an das Land (incl. Raumordnung) für die sog. AEP-Trasse mit landesplanerischer Feststellung am 27.4.2009***
- ***Verfahren zur Linienbestimmung (Verzögerung durch besondere umweltfachliche Belange und die Verknüpfung zur Ortsumfahrung Delmenhorst) endet Dezember 2012***

Sachstand vor Neuentwurf

... in der Zwischenzeit

- **Anmeldungen zum Neuentwurf des BVWP erfolgte im Sommer 2014 ohne Auf-/Abfahrt Delmenhorst**
- **Erklärung des Nds. Wirtschaftsministers zum Verfahren**

**Fazit: kein neues Raumordnungsverfahren aber
Variantenprüfung im Dialogverfahren**

Dialogverfahren



Bisher verschiedene Sitzungen zum Verfahren und zur Erstellung einer Gesamtübersicht des „Konfliktes“

Veröffentlichung der Protokolle und Ergebnisse unter :
www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21025&article_id=140007&_psmand=135



www.shutterstock.com · 241266958

**Zwei Säulen im Prozess, die gleichzeitig bearbeitet werden
Dialog und Beteiligung +
Facharbeitskreise/
Entwurfsbearbeitung**

**Prozess geht weiter / Zeithorizont 2
Jahre Planung**

Bundesverkehrswegeplan 2030



Entwurf März 2016

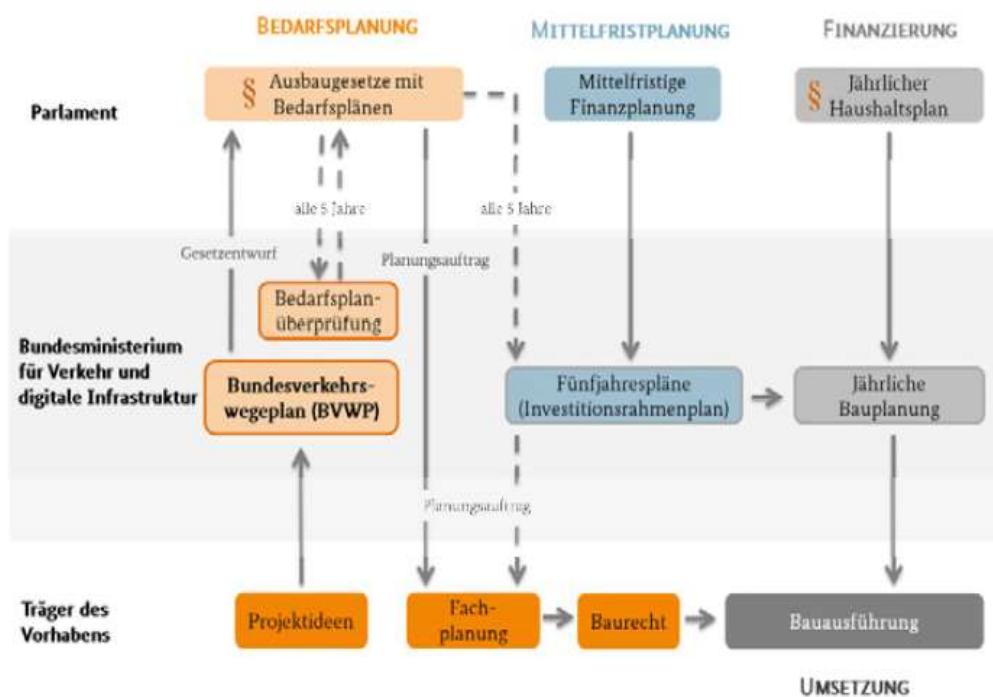
6 Wochen Öffentlichkeitsbeteiligung
vom 21.3. bis 02.05.2016

NEUE Informationen werden erbeten

Parlamentarisches Verfahren im Herbst 2016

Gesetzesentwurf für Ausbaugesetze mit Bedarfsplänen
Geplant ist eine Überprüfung der Bedarfe alle 5 Jahre.

Alle Grundlagen im Internet unter www.bvwp2030.de



Verfahren und Bewertung

Festlegung von Modulen und Bewertungen

- **A: Nutzen-Kosten-Verhältnis /NKV (wesentliches Priorisierungskriterium)**
- **B: Umweltbetroffenheit**
- **C: Raumordnerische Bedeutung**
- **D: Städtebauliche Bedeutung**

- 1** Festlegung Erhaltungs-/Ersatzmittel
Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen
- 2** Strategische Priorisierung auf Grundlage der Projektbewertung und resultierende Mittelaufteilung
Basis: Vergleich der Gesamtplanwirkungen
- 3** Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger
Basis: Einzelprojektbewertungen (Nutzen-Kosten-Analyse, Umwelt- und Naturschutz, Raumordnung, Städtebau)



Verfahren und Bewertung

Engpassanalyse auf der Basis von statistischen Einwohner und Verkehrsentwicklungen

Betrachtung von Beziehungen und Netzmaschen / An- und Verbindungsqualitäten



Die Festsetzungen im Entwurf

Inf. Nr.	Land	(Teil-)Projektnummer	Str.Nr.	Ggf. 2. Str.Nr.	Projekt		Bauzeit	Länge km	Investitionen in Mio. €				VFS	Planungsstand	Dringlichkeit	NKV	Umwelt- u. Naturschädliche Beurteilung	Raumordnerische Beurteilung	Städtebauliche Beurteilung	Engpassbeurteilung	Dringend ansteigender Erhaltungsbedarf	Hinweise
					von	bis			Gesamt	davon Aus-/Neubau	davon Erhaltung/Ersatz	davon Kosten Dritte										
Neue Vorhaben – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)																						
18	NI	A1-G10-HH-SH-NI-T05-NI	A.001		Lgr. HH/NI	Hörder Dreieck	EB	5,6	63,0	24,9	38,1	0,0	0	OP	WB*	4,2				ja	TSP geplant	
20	NI	A3-G20-NB	A.001		AD Hörder Dreieck (A.7)	AD Buchholz (A.201)	EB	11,4	58,0	20,1	37,9	0,0	0	OP	WB*	1,4						
21	NI	A3-G40-NB	A.001		AD Stuhr	AD Anhömer Heide	EB	35,2	201,5	56,5	145,0	0,0	0	OP	WB*	2,1						
22	NI	A3-G30-NB-HB	A.001		AS Bremen Kreuz	AD Stuhr	EB	3,3	39,8	36,9	32,7	0,0	0	OP	WB*	6,2						
23	NI	A3-G30-NB-HB-T1-NB	A.001		Lgr. HB / NB	AS Bremen / Brinkum	EB							OP								
24	NI	A3-G30-NB-HB-T2-NB	A.001		AS Bremen / Brinkum	AD Stuhr	EB							OP								
25	NI	A3-G30-NB-HB-T3-NB	A.001		AS Bremen	Lgr. HB / NB	EB							OP					ja			
36	NI	A23-G20-SH-NB-T5-SH-NB	A.021		AD Geesthacht (A.25)	AS Rörne	N 4+ E 4	3,2	40,1	40,1	0,0	0,0	1	OP	WB*	3,8	hoch					
37	NI	A23-G20-SH-NB-T4-NB	A.021		AS Rörne	AD Harndorf (A.30)	N 4+ E 4	12,0	153,6	126,2	27,4	0,0	1	OP	WB*	3,8						
52	NI	B1-G10-N-NW	B.003		Barmstap	w Elbe (B.3)	N 2	19,1	183,4	163,1	0,0	0,3		WB*	3,4	hoch						
53	NI	B1-G10-N-NW-T1-NB-NW	B.003		OU Raker		N 2							OP				hoch				
54	NI	B1-G10-N-NW-T2-NB	B.003		OU Groß Berkel		N 2							OP								
55	NI	B1-G10-N-NW-T3-NB	B.003	B.217	SOU Hameln		N 2							FF								
57	NI	B1-G10-N-NW-T5-NB	B.003		s Matensaz	w Meße	N 2							OP								
58	NI	B1-G21-NB	B.003		w Elbe (B.3)	Hildesheim - Himmelthür	N 2+ E 4	13,1	89,0	89,0	0,0	0,0	1	WB*	5,0	hoch						
59	NI	B1-G21-NB-T1-NB	B.003		N-OU Elbe		N 2							OP								
60	NI	B1-G21-NB-T2-NB	B.003		OU Burgstammen		N 2							OP								
61	NI	B1-G21-NB-T3-NB	B.003		OU Mahlerden		N 2							OP								
62	NI	B1-G21-NB-T4-NB	B.003		w Heyenham	o Gr. Eschende	E 4							OP								
63	NI	B1-G21-NB-T5-NB	B.003		OU Hildesheim	Himmelthür	N 4							LBV				hoch				
64	NI	B3-G20-NB	B.003		OU Bergen		N 2	4,4	15,6	15,6	0,0	0,0	1	OP	WB*	5,4						
65	NI	B3-G10-NB	B.003		OU Ebstorf		N 2	3,6	11,7	11,7	0,0	0,0		OP	WB*	5,3						
71	NI	B3-G40-NB	B.003		OU Ammersuin		N 2	2,0	5,4	5,4	0,0	0,0		OP	WB*	4,1						
77	NI	B6-G20-NB	B.006		Hamm-Stöcken (B.321)	Stöck	EB	2,1	64,0	64,0	0,0	0,0		OP	WB*	6,3						

Einstufung/Details zur B212 n

Die B212 n wurde unterschiedlich betrachtet. Der Bereich Berne als laufendes „Einzel“-Projekt und die verbleibenden Abschnitte als Gesamtprojekt „B212n Rodenkirchen (A20) – A 281.“

Es wurden zu dem Gesamtprojekt 3 Teilprojekte gebildet:

- 1) Ortsumfahrung Elsfleth mit 27,6 Mio Volumen
- 2) Harmenhausen (L875) bis Landgrenze NI/HB mit 69,8 Mio
- 3) Landesgrenze NI/HB bis A 281 mit 10,3 Mio

Allen gemeinsam ist die hohe städtebauliche Beurteilung in Modul D und dem NKV 4,5 im Modul A sowie der Zusatz „Planung nicht vollständig“

Einstufung/Details zur B212 n

Die Abschnitte 2 und 3 haben den Hinweis, dass sie nur im Zusammenhang betrachtet werden können.

Die Abschnitte 2 und 3 haben im Modul B eine hohe Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung.

Der Abschnitt 1 ist ohne Planung (OP)

Die Abschnitte 2 und 3 tragen den Hinweis VE (Vorentwurf in Bearbeitung)

Die Einzelheiten des Gesamtprojektes und der Teilprojekte sind im Internet unter :
<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html>
abrufbar

Hauptprojekt Bewertung

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	4,5
Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	hoch

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.

Der Anmeldung zugrundegelegte Notwendigkeit

Mit der Realisierung der Teilprojekte im Zuge der B 212 wird eine Fernverkehrsansbindung mit überregionaler und länderübergreifender Verbindungsfunktion von Nordenham über Bremen zur A 27 (Hannover) bzw. A 1 (Ruhrgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr geschaffen. Die Hinterlandanbindung und Vernetzung der Hafenstandorte zwischen Nordenham, Brake und Bremen wird verbessert. Die Verkehrsinfrastruktur für die Versorgungsbeziehung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit seinen Mittelzentren Nordenham und Brake wird deutlich verbessert. Ortsdurchfahrten werden vom Durchgangsverkehr entlastet (Steigerung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität). Zusammen mit der A 281 / Wesertunnel entsteht ein leistungsfähiges Bundesfernstraßennetz, das die Entwicklungspotentiale der gesamten Region stärkt und die umliegenden Wirtschaftsräume miteinander verbindet.

Teilprojektbetrachtung hier: Beispiel

Notwendigkeit

Die B212neu schließt in Harmenhausen unmittelbar an die bereits planfestgestellte und in der baulichen Umsetzung befindenden B 212n - OU Berne an. Im weiteren Verlauf sind Verknüpfungen mit kreuzenden Landesstraßen vorzusehen, um **die südliche Wesermarsch an das Bundesfernstraßennetz sowie das Oberzentrum Bremen anzubinden.** Die bestehenden Siedlungsstrukturen sollen dabei möglichst entlastet werden. Das betrifft insbesondere die bandartige Bebauung entlang der L 875 und L 877. darüber hinaus stellen insbesondere die Landwirtschaft, der Hochwasserschutz und der europäische Naturschutz (Natura 2000) wesentliche planungsrelevante Belange bei der Linienführung dar. Mit dem Anschluss der B 212neu an die A 281 inkl. Wesertunnel entsteht eine durchgehende und leistungsfähige Verkehrsachse zwischen Nordenham und Bremen bzw. A 1/A 27, wodurch die Werft-/ Hafenstandorte infolge der besseren Vernetzung gestärkt werden. Insbesondere für die **Region südliche Wesermarsch ergeben sich zudem verkehrsinfrastrukturelle Verbesserungen, die zu Verkehrsverlagerungen und neuen Zielbeziehungen auch auf der östlichen Weserseite führen werden und somit die wirtschaftliche Stärkung des gesamten Raumes positiv unterstützen.**

Quelle:

http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T2-NI/B212-G21-NI-HB-T2-NI.html#h1_grunddaten

Fazit/ Stellungnahme der Gemeinde

- 1) Trennung der OU Elsfleth zu den Teilprojekten 2+3 erhöht das NKV
- 2) Anmerkung zu den Prognosezahlen
 - a) FNP 2025 mit Ausweisung Gewerbeflächen und anstehender Erschließung von zusätzlich 100 ha
 - b) Carbon Rotec seit 2013 erhebliche Steigerung
- 3) Begründung der Notwendigkeit : neue Verkehrsbeziehungen für die gesamte Wesermarsch

Weitere Anregungen???



**Suche nicht nach Fehlern –
suche nach Lösungen**

Henry Ford

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**



Lemwerder

Zukunft am Fluss

Regina Neuke
Bürgermeisterin
neuke@lemwerder.de