

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie  
und Landwirtschaft (L)**

**Bericht der Verwaltung  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)  
am 19.05.2016**

**Sachstand B 212n und Kommunale Entlastungsstraße Strom (KES)**

**A. Sachdarstellung**

Der Abgeordnete der CDU-Fraktion Frank Imhoff hat in der Sitzung der Deputation am 14.04.2016 um einen ergänzenden Sachstandsbericht zur B 212n und zu einer potenziellen Entlastungsstraße Strom gebeten.

Antrag auf Linienbestimmung des Neubaus der B 212n zwischen Harmenhausen (L 875) und AS Bremen Seehausen der A 281 wurde im April 2010 gemeinsam von den Ländern Niedersachsen und Bremen beim Bund gestellt.

Seit Dezember 2012 liegt die Linienbestimmung des Bundes für die B 212n von Harmenhausen über die Landesgrenze Niedersachsen/Bremen bis zur A 281 auf Grundlage eines vorab durchgeführten Raumordnungsverfahrens (ROV) in Niedersachsen und eines Flächennutzungsplanänderungsverfahrens in Bremen vor. Wegen der zu erwartenden erheblichen verkehrlichen Auswirkungen (Verdopplung der Verkehrsmengen) und damit auch lärmtechnischen Auswirkungen (Übersteigen von Lärm-sanierungsgrenzwerten) auf der L 875 (Stedinger Landstraße, Haupteinfahrstraße Richtung Delmenhorst) ist im Rahmen der Linienbestimmung der unmittelbare netz-konzeptionelle Zusammenhang mit einer zusätzlichen Umfahrung von Delmenhorst (B 213) zur langfristigen und nachhaltigen Lösung enthalten.

Die Notwendigkeit dieser Umfahrung basiert u.a. auf dem sogenannten „Frankenschnellweg-Urteil“<sup>1</sup>, nachdem bei der Planung einer Straße die im und entlang des nachgeordneten Straßennetz bewirkten Verkehrs- und Lärm-mehrungen bei der Abwägung im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt werden müssen.

Für die Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) hat Bremen den Abschnitt der B 212n von der BAB A 281 bis zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen entsprechend der 64. Flächennutzungsplanänderung aus dem Jahre 2009 gemeldet. Das Land Niedersachsen hat die B 212n zur Aufstellung des BVWP 2015 ebenfalls

---

<sup>1</sup> Vgl. BVerwG A 4 18.04)

angemeldet. Eine aus bremischer Sicht notwendige Berücksichtigung der Auflagen aus der Linienbestimmung des Bundes sowie der Notwendigkeit einer B 213 (Umfahrung von Delmenhorst) und einer Verknüpfung der B 212n mit der L 875 erfolgte nicht. Der Bund hat die Meldung Niedersachsens im Dezember 2014 akzeptiert.

Bremen hat zwischenzeitlich Überlegungen hinsichtlich der Planung und Realisierung einer Kommunalen Entlastungsstraße Strom (KES) angestellt. Diese sollte für den Fall einer Nichtrealisierung oder Verzögerung der B 212n die Strome Landstraße vom Durchgangsverkehr entlasten und die A 281 und das GVZ mit Delmenhorst verbinden. Untersuchungen durch Bremen haben ergeben, dass eine KES mit Anschluss an die L 875 nach Delmenhorst hinsichtlich Verkehrs- und Lärmpegelsteigerungen wie eine B 212n wirkt (siehe dazu ausführlich weiter unten).

#### Einstufung der B 212n im Entwurf des BVWP 2030

Die B 212n ist im Entwurf für den BVWP 2030 in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ (WB\*) eingestuft. Im derzeit noch gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (2004) ist die B 212n noch in der höherwertigen Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag gelistet.

Hintergrund der vorgesehenen Herabstufung der B 212n ist die veränderte Anmeldung des Abschnittes ab Landesgrenze Bremen/Niedersachsen durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

#### Stellungnahme Bremens zum BVWP 2030

Die B 212n stellt eine wichtige Fernverkehrsanbindung mit überregionaler und länderübergreifender Verbindungsfunktion von Nordenham über Bremen zur BAB A 27 bzw. BAB A 1 mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr dar. Sie hat eine wichtige Zubringerfunktion zur BAB A 281 und in das weitere Autobahnnetz. Sie dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt Strom von Verkehren, insbesondere durch LKW. Unter raumordnerischen und stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten ist festzustellen, dass das GVZ ebenfalls von einer B 212n als leistungsfähigere Anbindung Richtung Delmenhorst und den Landkreis Wesermarsch, profitieren würde.

Daher wird sich Bremen in seiner Stellungnahme zum BVWP 2030, die der Senat in seiner Sitzung am 3. Mai 2016 beschlossen hat und die der Deputation in der Sitzung am 19. Mai 2016 zur Kenntnis gegeben wird, gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass die B 212n mit einer Umfahrung von Delmenhorst als B 213 im BVWP abgebildet werden wird. Parallel wird Bremen mit dem Land Niedersachsen das Gespräch suchen mit dem Ziel durch Niedersachsen die Variantenführung auf Niedersächsischen Gebiet zu klären und eine zeitnahe und umsetzbare Lösung für den Netzschluss durch eine Verbindung von der B 212n zur A 28 herbeizuführen. Ziel ist es, auf diesem Weg die Voraussetzung zu schaffen, die B 212n wieder in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP aufzunehmen.

#### Weitere Planung B 212n – Ergebnisoffene Variantenuntersuchung im Dialogverfahren

Parallel zur Bewertung im neuen BVWP hatte das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Niedersachsen im Herbst 2014 einen nochmaligen ergebnisoffenen Variantenvergleich zur Führung der B 212n initiiert.



Damit sollte bis zur Fertigstellung der B 212n vor allem die Stromer Landstraße vom Durchgangsverkehr entlastet und die für die Wirtschaftlichkeit des 4. Bauabschnitts als ÖPP-Projekt notwendige Verknüpfung hergestellt werden sowie eine direktere Anbindung des GVZ an Delmenhorst und an den Unterweserraum erreicht werden

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden rechtliche, verkehrliche und lärmtechnische Aspekte geprüft.

#### Verkehrliche und lärmtechnische Beurteilung

Die Untersuchung<sup>2</sup> ergab, dass die verkehrlichen und lärmtechnischen Auswirkungen einer KES den verkehrlichen und lärmtechnischen Auswirkungen einer B 212n mit Verknüpfung mit der L 875 entsprechen. Das bedeutet für den Fall der Realisierung einer KES (24.000 Kfz/24h)<sup>3</sup> eine erhebliche verkehrliche Belastung der L 877 in Verlängerung der KES. Hier entsteht eine Verkehrszunahme im Vergleich zu einem Bezugsfall ohne KES von etwa 15.900 Kfz/24h (+215%). Auch die L 875 (Stedinger Landstraße) erfährt eine erhebliche Verkehrszunahme von 15.300 Kfz/24h (+177%). Zudem ist auch auf den am Anschluss an die L 875 durch das Zentrum der Stadt Delmenhorst verlaufenden Straßen eine erhebliche Verkehrsmengensteigerung zu verzeichnen.

Für die Ortsdurchfahrt Strom ist demgegenüber eine verkehrliche Entlastung von 6.200 Kfz/24h (-90%) zu verzeichnen (siehe. Tab. 1).

**Tabelle 1: Verkehrliche Auswirkungen einer KES (Kfz/24h)**

Netzabschnitt	Bezugsfall 0 (ohne KES)	Fall 1 (KES, mit BA 4 ohne Maut)		
		Kfz/24h	Differenz zu Fall 0 in Kfz/24h	Differenz zu Fall 0 in %
KES	-	24.000	+24.000	
L877	7.400	23.300	+15.900	+215
L875 Süd	8.600	23.900	+15.300	+177
OD Strom	6.900	700	-6.200	-90

Die erheblichen Veränderungen bei den Verkehrsmengen führen zu einer Steigerung der Lärmpegel.<sup>4</sup> So tritt auf der L 877 in Verlängerung der geplanten KES eine Erhöhung der Lärmpegel um rund 6 dB(A) am Tag und 9 dB(A) in der Nacht auf. Ähnlich betroffen ist die L 875 mit rund 6-7 dB(A) am Tag und 9-10 dB(A) in der Nacht. Auch innerhalb von Delmenhorst kommt es zu Pegelerhöhungen, die bei bis zu 12 dB(A) in der Nacht liegen. In der Folge werden die in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung genannten „Auslösewerte“ von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht bei Realisierung einer KES überschritten. Die Mehrbelastungen liegen oberhalb der Schwelle einer „wesentlichen Änderung“ nach Bundes-Immissionsschutzgesetz, die mit 3 dB(A) anzunehmen ist.

<sup>2</sup> DEGES. Machbarkeitsstudie „Kommunale Entlastungsstraße Strom (KES)“, Dezember 2014.

<sup>3</sup> Dabei wird davon ausgegangen, dass der Bauabschnitt 4 der BAB A 281 (Weserquerung) ohne Maut umgesetzt wird.

<sup>4</sup> BMH, Kurzfassung der Ergebnisse der schalltechnisches Untersuchung zum geplanten Neubau der B 212n, Februar 2016.

Demgegenüber steht eine signifikante Entlastung auf der Stromer Landstraße mit 12-13 dB(A) am Tag und bis zu 15 dB(A) in der Nacht. Im Bezugsfall ohne KES wird von einer Überschreitung der Bezugspegel von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ausgegangen. Diese würden im Fall der Realisierung einer KES unterschritten.

Für die B 75 im Bereich des Stadtgebiets von Delmenhorst ist durch den Bau einer KES eine geringfügige Reduzierung der Straßenverkehrslärmbelastung von rund 2 dB(A) am Tage und rund 3 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Jedoch ist dort keine nennenswert betroffene, schutzbedürftige Bebauung vorhanden, so dass diese Pegelreduzierung keine wesentliche Auswirkung darstellt.

#### Rechtliche Einschätzung

Im direkten Umfeld der eigentlichen Baustrecke der KES, d.h. im unmittelbaren Anwendungsbereich der Bundesimmissionsschutz-Verordnung, befindet sich keine bzw. keine nennenswert betroffene, schutzbedürftige Bebauung.

Jedoch müssen entsprechend des „Frankenschnellweg-Urteils“<sup>5</sup> bei einer Realisierung einer KES die oben beschriebenen Auswirkungen der Zunahme des Verkehrs und der damit einhergehenden Erhöhung der Lärmpegel im nachgeordneten Straßennetz auch auf dem Gebiet von Niedersachsen im Zuge der Abwägung im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt werden.<sup>6</sup>

Die dargestellten Auswirkungen der Realisierung einer KES auf Verkehrsmengen und Lärmbelastungen machen deutlich, dass im Bereich des Stadtgebiets von Delmenhorst eine Vielzahl von Wohngebäuden durch zunehmenden Straßenverkehrslärm belastet und dem gegenüber lediglich eine geringe Anzahl von Wohngebäuden im Nahbereich der B 75 und an der Stromer Landstraße vom Straßenverkehrslärm entlastet werden.

Aufgrund der dargestellten Auswirkungen ist in der Abwägung die Realisierung einer KES ohne Lösung der aufgezeigten verkehrlichen und lärmtechnischen Auswirkungen auf dem Gebiet von Niedersachsen nicht möglich.

#### Fazit und weiteres Vorgehen

Die angestellten Untersuchungen führen zu dem Schluss, dass die Planung einer KES vergleichbaren Restriktionen unterliegt, wie die Planung einer B 212n. Die B 212n führt im Ergebnis auch zu der mit der KES angestrebten Entlastung der Stromer Landstraße. Wie oben geschildert werden die Planungen der B 212n in Zusammenarbeit von Bremen und Niedersachsen fortgesetzt. Dabei müssen auch die beschriebenen Auswirkungen einer B 212n auf die Verkehrsmengen und die Lärmbelastungen im umgebenden Straßennetz mit gelöst werden.

Aufgrund der rechtlichen Restriktionen hat die Planung der KES keine Aussicht auf Realisierung. Zudem ist die B 212n aktuell aufgrund der konventionellen Finanzierung des Wesertunnels der A 281 etwas geringer in ihrer Bedeutung. Verkehrlich ist die B 212n inklusive der B 213 weiterhin erforderlich und von großer Bedeutung für den linken Unterweserraum. Daher ist der Neubau der B 212n zur A 281 AS Bremen-Seehausen in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzunehmen. Bremen wird dies vom BMVI gemeinsam mit Niedersachsen fordern. Darüber hinaus wird der SUBV auf Basis sei-

<sup>5</sup> BVerwG 4 A 18.04 – sog. „Frankenschnellweg-Urteil“

<sup>6</sup> BMT, Rechtliche Einschätzung der Realisierbarkeit einer KES, Dezember 2015.

ner Stellungnahme zum BVWP das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen bitten, die Variantenführung auf Niedersächsischen Gebiet zu klären und eine zeitnahe und umsetzbare Lösung für den Netzschluss durch eine Verbindung von der B 212n zur A 28 herbeizuführen. Ziel ist es, auf diesem Weg gemeinsam mit Niedersachsen die Voraussetzung zu schaffen, um die B 212n wieder in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP aufzunehmen.

Daher wird die Planung der KES nicht fortgeführt.

## **B. Beschlussvorschlag**

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von dem Bericht der Verwaltung Kenntnis.

Anlage: Trassenverlauf der B212n aus dem Antrag zur Linienbestimmung

## Anhang

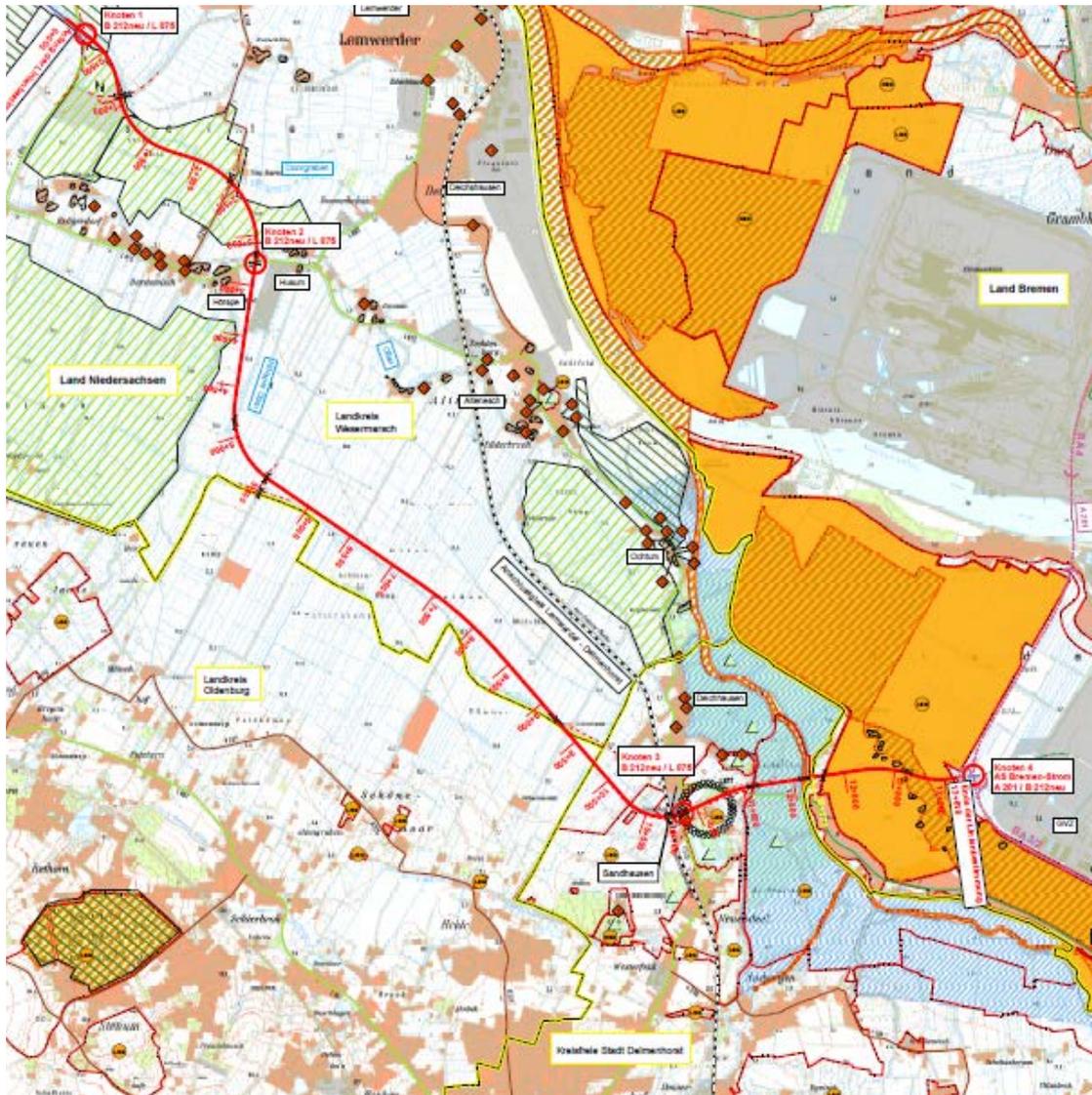


Abb. 2: Trassenverlauf der B 212n aus dem Antrag zur Linienbestimmung