

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bau der Bundesstraße B 212 n in den Teilabschnitten zwischen Huntebrücke und Übergabepunkt Landesgrenze Niedersachsen/Bremen

Im Landkreis Wesermarsch wird parallel zum Verlauf der Weser und der bestehenden Bundesstraße B 212 bzw. der Landstraße L 875 der Neubau der Bundesstraße 212 geplant. Im auf dem Bundesverkehrswegeplan 1992 aufbauenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Drucksache 12/3481) ist ein Teilabschnitt der Neuplanung, Abschnitt Huntequerung bis Harmenhausen (Ortsumgehung Berne), als Überhang im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft, während der weitere Abschnitt bis zur Landesgrenze Bremen als „weiterer Bedarf“ eingestuft ist. Ziel der Neuplanung ist laut Raumordnungsverfahren eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Berne, eine Anbindung der linksseitigen Weserhäfen an das Fernstraßennetz und die Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität in den Straßendörfern entlang der L 875 und der B 212.

Ein Planfeststellungsverfahren aus den Jahren 1982/83 für eine favorisierte ortsferne Trassenvariante wurde aufgrund von Planungsmängeln eingestellt. Die damals geplante Trassenführung hätte sehr wertvolle Wiesenvogel-Lebensräume durchschnitten. Die damit verbundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hätten über 500 ha betragen.

Im nun neu begonnenen und mittlerweile bereits abgeschlossenen Raumordnungsverfahren wurde aus einer Fülle möglicher Trassen im Bereich der Ortsumgehung Berne die ortsnahe Variante 1/12 ausgewählt, die zwischen der Ortslage Berne und den eingemeindeten Deichsiedlungen verläuft und sich den reinen Wohnsiedlungen in Abschnitten auf bis zu 150 m nähert. Auch bei dieser Planung werden wertvolle Wiesenvogel-Bereiche durchschnitten (u. a. Nahrungshabitat des Weißstorks). Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist mit einem Flächenbedarf von ca. 620 ha zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche übergeordneten allgemein- und verkehrspolitischen Ziele werden durch den Neubau der Bundesstraße B 212 mit der von der Bezirksregierung Weser-Ems im Raumordnungs-

verfahren festgelegten Trasse zusätzlich erreicht, die nicht durch den Ausbau bestehender Schienenwege, den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs oder verkehrslenkende Maßnahmen wie beispielsweise die vom Landkreis Wesermarsch vorgeschlagenen Umleitungen der Ortsdurchfahrt Berne für den Schwerlastverkehr erreicht werden könnten?

2. Wie hoch ist der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt Berne, und wie hoch sind die Anteile des Ziel- und Quellverkehrs?
3. Ist bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans alternativ zum Neubau der B 212 ein Ausbau der Schienenverbindungen zwischen Nordenham und Bremen bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region untersucht worden?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

4. Sind bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans alternativ zum Neubau der B 212 verkehrslenkende Maßnahmen wie beispielsweise die vom Landkreis Wesermarsch vorgeschlagenen Umleitungen für den Schwerlastverkehr untersucht worden?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind untersucht worden, und welche Ergebnisse hatten diese Untersuchungen?

Wenn nein, warum nicht?

5. Welche Punkte sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen eine verbindliche Festlegung von Routen für den Schwerlastverkehr gemäß der vom Landkreis Wesermarsch vorgeschlagenen Umleitungen im Vergleich zu einer Neutrassierung der B 212, die vor allem zu mehr Güterverkehr auf der Straße führt?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die laut Raumordnungsverfahren „kreuzungsfreie Erschließung der Wesermarsch bei angestrebter Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h“, den erheblichen Flächenverbrauch und die zusätzlichen Umweltbelastungen durch den Bau der B 212n vor dem Hintergrund der von der Bundesregierung gefaßten Beschlüsse zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und des Schutzes der natürlichen Ressourcen gemäß den Vorgaben der Agenda 21?
7. Welche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der Ortsumgehung Berne hat die Tatsache, daß der Abschnitt Harmenhausen bis zur Landesgrenze Bremen als „weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 1992 und Bedarfsplan für Bundesfernstraßen eingestuft ist und daher erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt realisiert werden könnte als die Ortsumgehung Berne?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung aktuell den Bedarf für den Bau der B 212n auf der von der Bezirksregierung Weser-Ems im Raumordnungsverfahren festgelegten Trasse vor diesem Hintergrund?

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Eingriffsschwere der zu erwartenden Umweltauswirkungen, insbesondere auf Brut- und Rastgebiete von Vogelarten, durch die oben genannte Trasse?
10. Mißt die Bundesregierung der oben genannten Trasse eine spätere Zubringerfunktion zum geplanten Wesertunnel zu?
Wenn ja, wie hoch ist das Verkehrsaufkommen, das sowohl die Ortsumgehung Berne wie den Wesertunnel passieren soll?
11. Welche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der Ortsumgehung Berne hätte ein Verzicht auf den Wesertunnel?

Bonn, den 9. Juni 1997

Gile Altmann (Aurich)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

