

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/7948 —**

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 Weißstorchs). Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist mit einem Flächenbedarf von ca. 620 ha zu rechnen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. Juni 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht auf ganzer Länge zwischen Nordenham und Bremen eine leistungsfähige Bundesstraße 212 und die Umgehung der Ortsdurchfahrten vor. Die raumordnerische Bedeutung dieses Netzausbaues ist durch das erwähnte Raumordnungsverfahren erneut bestätigt worden. In die Reihe der einzelnen Ausbauvorhaben im Zuge dieser Bundesstraße fügt sich der erwähnte Teilabschnitt sinnvoll ein.

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

In dem bereits erwähnten Raumordnungsverfahren sind übergeordnete allgemein- und verkehrspolitische Ziele umfassend behandelt worden.

Der Gedanke, den Schwerlastverkehr über die BAB A 28 (AS Ganderkesee), BAB A 29 (Oldenburg-Nord) und die B 211 (Brake) umzuleiten, ist schon vor einigen Jahren von der unteren Verkehrsbehörde abgelehnt worden.

2. Wie hoch ist der Anteil des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt Berne, und wie hoch sind die Anteile des Ziel- und Quellverkehrs?

Der Durchgangsverkehr beträgt ca. 85 %, der Ziel- und Quellverkehr ca. 15 %.

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?

In die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan sind die den Modalsplitt zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussenden ordnungspolitischen Rahmenbedingungen global eingeflossen. Eine Untersuchung alternativer örtlicher Verkehrsabwicklung ist in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung der Bundesverkehrswegeplanung nicht vorgesehen.

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?

Die Bedeutung einer Bundesfernstraße im Netz aller Straßen und ihr bestimmungsgemäßer Zweck lassen eine verbindliche Festlegung von Routen für den Schwerlastverkehr, was letztlich einen Ausschluß bestimmter Verkehre bedeuten würde, grundsätzlich nicht zu.

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?

Ein wesentlicher Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen ist bei einer Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf 90 km/h nicht zu erwarten. Auch die Flächeninanspruchnahme hängt nur geringfügig von der Entwurfsgeschwindigkeit ab. Die Realisierung der Maßnahme ermöglicht aber treibstoff- und damit energie- und emissionsparende Fahrgeschwindigkeiten und leistet so auch einen Beitrag zum Klimaschutz.

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?

Die Bedarfsplanprognose weist für die Ortsumgehung Berne einen Werktagsverkehr von 6 000 bis 7 000 Kfz/24 h aus. Nach Realisierung des Abschnittes der B 212 von Harmenhausen bis zur BAB A 281 in Bremen einschließlich ihrer Weiterführung bis zur BAB A 1 wird diese Ortsumgehung mit 7 000 bis 9 000 Kfz/24 h belastet sein.

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?

Angesichts des erheblichen Verkehrswertes, den eine Realisierung des hier betrachteten Teilabschnittes auch ohne Anschluß an die B A 281 bereits aufweist, beurteilt die Bundesregierung den Teilabschnitt von der Huntebrücke bis zur BAB A 281 sowohl auf ganzer Länge als auch in dem Abschnitt bis Harmenhausen für bauwürdig.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Eingriffsschwere der zu erwartenden Umweltauswirkungen, insbesondere auf Brut- und Rastgebiete von Vogelarten, durch die oben genannte Trasse?

Die aus dem Raumordnungsverfahren entwickelte Trasse stellt einen Kompromiß zwischen der Beeinträchtigung verschiedener Umweltschutzgüter dar; soweit Verpflichtungen zur Kompensation von unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entstehen, wird diesen insgesamt nachgekommen.

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?

Nein.

11. Welche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der Ortsumgehung Berne hätte ein Verzicht auf den Wesertunnel?

Keine.