

Mitteilung des Senats vom 30. Juni 2009

Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001

64. Änderung

– Seehausen/Strom (B 212 neu) –

(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)

(Bearbeitungsstand: 12. Juni 2007)

Zur Änderung des geltenden Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 wird für den oben näher bezeichneten Bereich der Entwurf des Planes zur 64. Flächennutzungsplanänderung (Bearbeitungsstand: 12. Juni 2007) vorgelegt.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat hierzu am 11. Juni 2009 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr ist eine Anlage beigefügt, in der die eingegangenen datengeschützten Stellungnahmen einschließlich der hierzu abgegebenen Stellungnahmen der Deputation für Bau und Verkehr enthalten sind. *)

Der Bericht der Deputation für Bau und Verkehr wird der Stadtbürgerschaft hiermit vorgelegt.

Der Senat schließt sich dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr einschließlich Anlage zum Bericht an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den Plan zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 (Bearbeitungsstand: 12. Juni 2007) in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahmen zu beschließen.**

*) Die Anlage zu dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr ist nur den Abgeordneten der Stadtbürgerschaft zugänglich.

Bericht der Deputation für Bau und Verkehr

Flächennutzungsplan Bremen

in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001

64. Änderung

- Seehausen/Strom (B 212 neu) -

(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)

(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)

Die Deputation für Bau und Verkehr legt den Entwurf des Planes zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 (Bearbeitungsstand: 12.06.2007) und die Begründung zur 64. Flächennutzungsplanänderung (Bearbeitungsstand: 12.06.2007 – geänderte Fassung) vor.

A) Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)

1. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 26. Januar 2007 einen Planaufstellungsbeschluss gefasst. Dieser Beschluss ist am 1. Februar 2001 öffentlich bekannt gemacht worden.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 19. Juli 2007 beschlossen, dass der Geltungsbereich des Planaufstellungsbeschluss vom 26. Januar 2007 auf den Geltungsbereich des öffentlich auszulegenden Planentwurfs geändert wird.

2. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Zur 64. Flächennutzungsplanänderung ist am 27. Januar 2004 von den Ortsämtern Strom und Seehausen eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Beteiligung der Öffentlichkeit sowie eine gemeinsame Stellungnahme von der Bürgerinitiative Strom und der Interessengemeinschaft B 212 – Freies Deich- und Sandhausen sind von der Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung behandelt worden.

3. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen des Änderungsverfahrens wurde die frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Dabei wurde der erforderliche Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB festgelegt. Im Rahmen dieser Beteiligung sind diverse Stellungnahmen von sonstigen Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Über das Ergebnis dieser Beteiligung ist die Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung informiert worden.

4. Beteiligung benachbarter Gemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB

Gemäß § 2 Abs. 2 BauGB sind die benachbarten Gemeinden bei der Aufstellung des Planentwurfes beteiligt worden (Stand: November 2004). Im Rahmen dieser Beteiligung sind diverse Stellungnahmen eingegangen. Über das Ergebnis dieser Beteili-

gung ist die Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung informiert worden.

5. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sind für die 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 gleichzeitig durchgeführt worden (§ 4a Abs. 2 BauGB). Die benachbarten Gemeinden sind erneut beteiligt worden.

6. Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 19. Juli 2007 beschlossen, dass der Entwurf des Änderungsplanes (Bearbeitungsstand: 12.06.2007) mit Begründung öffentlich auszulegen ist. Der Planentwurf mit Begründung hat vom 21. August 2007 bis 28. September 2007 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa öffentlich ausgelegt. In der gleichen Zeit hat Gelegenheit bestanden, vom Entwurf des Planes mit Begründung in den Ortsämtern Strom und Seehausen Kenntnis zu nehmen.

Darüber hinaus hat im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Verfahrensunterlagen zum Raumordnungsverfahren für den Neubau der Bundesstraße 212 auf niedersächsischer Seite in der Zeit vom 21. August bis 21. September 2008 Gelegenheit bestanden, auch die Planunterlagen zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes bei der Stadtverwaltung in Delmenhorst zur Kenntnis zu nehmen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die benachbarten Gemeinden sind über die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB unterrichtet worden.

7. Ergebnis der Anhörung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

- 7.1 Das Ortsamt Seehausen hat mit Schreiben vom 26.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

” der Beirat Seehausen nimmt die 64. Änderung des Flächennutzungsplans zur Kenntnis.

Er fordert die Aufrechterhaltung der direkten Verbindung von Seehausen nach Strom/Delmenhorst und ins weitere Umland durch die Weißefeld-/Wiedbrokstraße zur Stromer Landstraße, auch während der Bauphase.

Den Übergabepunkt (Boxenlaufstall) nach Niedersachsen begrüßt der Beirat. Die Trassenführung Mühlenhaus bleibt weiterhin inakzeptabel.

Weiter fordert der Beirat,

- die Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts auf 2,5 Tonnen auf der Weißefeldstraße beizubehalten,
- die Errichtung eines Wildsperrzaunes beidseitig der B 212,
- bei der Querung der Wiedbrokstraße/B 212 einen ausreichend breiten Radweg zu erstellen.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Forderungen sind nicht Gegenstand der vorbereitenden Bauleitplanung. In dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren werden die genannten Fragen der Verkehrsführung im Detail geklärt. Daher sind die Forderungen dort erneut vorzubringen.

Auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung wurde anhand von Testentwürfen jedoch grundsätzlich abgeklärt, dass mit vertretbarem technischen Aufwand die genannten Wegeverbindungen mit ihrer hohen Bedeutung für die Siedlungsanbindung, landwirtschaftlichen Verkehre und Erholungsverkehre aufrecht erhalten werden können.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

- 7.2 Das Ortsamt Strom hat mit Schreiben vom 24.09.2007 den Beschluss der Beiratssitzung vom 17.09.2007 mitgeteilt:

”

Beirat Strom

”

Beiratssitzung 17.9.2007

Beschluß des Beirates Strom zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen und zum Raumordnungsverfahren in Niedersachsen wegen des Neubaus der B 212 (gleichlautend für Bremen und Niedersachsen)

Die 64. Änderung des FLNP sieht im Bereich der Ochtumquerung zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gegenüber bewohnten Gebäuden eine 3 m hohe Lärmschutzwand vor.

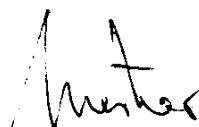
Das Niedervieland stellt links der Weser in Bremen den wichtigsten und größten zusammenhängenden Erholungsraum dar (siehe dazu auch S. 3 der Begründung zur 64. FLNPLÄ).

Das Zusammenwirken des betriebsbedingten Lärms der B 212 neu mit dem betriebsbedingten Lärm der Abschnitte 3/2 und 4 der A 281, dem Lärm aus dem GVZ und dem Lärm der Windkraftanlagen in der Stomer Feldmark macht die Erholungsnutzung im gesamten Niedervieland zunichte.

Der Beirat Strom fordert deshalb und zum Schutz des notifizierte Vogelschutzgebietes Niedervieland einen beidseitigen, ausreichend hohen, begrünten Lärmschutzwall / -wand an der B 212 neu in Bremen und bis Sandhausen auf niedersächsischer Seite.

Bremen, 17.9.2007

Einstimmiger Beschluss



“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Festsetzungen zum Lärmschutz sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanung, da diese Fragen im Detail erst im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens abgeklärt werden. Möglicherweise haben einige Bewohner von Gebäuden Anspruch auf aktiven Lärmschutz (z. B. Lärmschutzwände). Diese Betrachtungen, die in den Auslegungsunterlagen enthalten waren, dienen der Verdeutlichung der möglichen Lärmschutzproblematik und deren Lösungsmöglichkeiten als Abwägungsgrundlage.

Es wird davon ausgegangen, dass die Entlastungswirkung der B 212n im Wesentlichen auch neue Möglichkeiten für eine Ortsentwicklung und die Erholungsplanung im Bremer Süden eröffnet.

Erholungsbelange sind im Rahmen der Flächennutzungsplanung, wie in der Begründung dargestellt, ein wesentlicher Abwägungsgesichtspunkt. Die Vorbelastungen und ihre Auswirkungen auf die Erholung spielen nicht zuletzt bei der Trassenfindung eine große Rolle.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.3 Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) hat mit Schreiben vom 09.10.2007 Folgendes mitgeteilt:

„

Als ein Träger öffentlicher Belange nehmen wir in Bezug auf den oben genannten Flächennutzungsplan wie folgt Stellung: Über das weitere Verfahren möchten wir informiert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Heidrun Nolte

Diplom Geographin / Landschaftsökologie
stellvertretende Geschäftsführerin des NABU Bremen

1. Problemdarstellung

Durch die Planung der B212n durch ein EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland hat das Land Bremen eine Konfliktsituation entstehen lassen.

2. Begründung

2.1 Natur und Landschaft

Aus Sicht des NABU Bremen beeinträchtigt der Bau der B212n Natur und Mensch in unzumutbarer Weise.

Im gesamten Abschnitt der B212n vom geplanten Anschlusspunkt A281 im Bremer Wiedbrok bis zur Anbindung an die L875 werden in dem EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland und Natura 2000 Gebiet nicht nur die Naherholungsgebiete (Wiedbrok/Niedervieland) sondern vor allem seltene und wichtige Rast- und Brutgebiete für Rote Liste Arten unwiederbringlich vernichtet. Aus der UVS

geht hervor, dass wertvolle Natur- und Erholungsräume mit schutzwürdigen Vorkommen von Pflanzen- und Tierarten, darunter besonders gefährdete Arten und Biotope der Rote Listen und besonders streng geschützte Tierarten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie zerstört werden. So wird durch die direkte Zerschneidung des Wiedbroks, der Ochtumniederung, des Bereiches um Sandhauser und Engelbarts Brake wertvolle Flächen, die als Vogelschutzgebiet, FFH Schutzgebiet und als Natura 2000 Gebiet ausgewiesen sind oder einen gleichwertigen Charakter haben, durch den Bau der B212n sehr stark negativ beeinträchtigt. Nach Ansicht des NABU Bremen steht der Bau der B212n in einem direktem Zusammenhang mit dem Bau der A281. Die negativen Auswirkungen auf die Avifauna im Bereich der Anschlussstelle Strom sind bedingt durch beide Bereiche. In der vorliegenden UVS werden nur die Auswirkungen bedingt durch den Bau der B212n auf die Avifauna beschrieben. Daher ist die Abschnittsbildung aus unserer Sicht fehlerhaft und unvollständig. Durch den Bau wird nicht nur das Niedervieland betroffen sondern auch andere wichtige Biotope die diesen Raum prägen. Das Ochtumvorland mit Brutvogel und Rastvogel Gebieten mit ebenfalls landesweiter Bedeutung und die Sandhauser Brake, Engelbarts Brake und die im Bereich der Sandhauser Brake vorkommenden Waldstücke mit artenreicher Fledermauspopulation. In der Planung sind zwar Ausgleichsmaßnahmen erwähnt, da Fledermäuse aber sehr ortstreu sind an ihre angestammten Sommerquartiere jedes Jahr zurückkehren, ist es aus unserer Sicht sehr fragwürdig, ob die geplanten Ausgleichsmaßnahmen ausreichend sind, um die Population einer vom Aussterben bedrohte Tierart an anderer Stelle zu erhalten. Die gleiche Problematik sehen wir überdeutlich auch in Bezug auf die Population der Sumpfohreule. Durch die Zerschneidung der Landschaft, die durch den Bau der B212n ausgelöst wird, können Fledermausarten, die sich an landschaftliche Strukturen auf ihren Nachtflügen orientieren, diese Trassen nicht mehr überwinden um in ihre angestammten Nahrungsbiotope zu gelangen. Sie fliegen in eine Höhe von ca. 3-4 Metern entlang der Straße und somit sind Verluste durch Kollisionen mit dem fließenden Verkehr vorprogrammiert. Nach dem Bundesartenschutzgesetz und Bremer Naturschutzgesetz ist jegliche Art der Beeinträchtigung die zu einem Rückgang einer vom Aussterben bedrohten Art führt verboten. Durch den Bau der B212n wird eine starke Beeinträchtigung dieser seltenen Tierarten billigend in Kauf genommen. **Dies können wir nicht akzeptieren!!!!**

2.2 Potentielle Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser

2.2.1 Gefährdungen durch den Bau

Erheblichen Beeinträchtigung des Grundwassers im Bereich der Braken in Sandhausen und Deichhausen

- übliche Betankung vor Ort stellt ein nicht unerhebliches Risiko für den obersten Grundwasserleiter dar. Leckagen an Baggern (wie z. B. geplatzte Hydraulikschläuche) sind nicht 100% tig auszuschließen.

2.2.2 Gefährdungen durch den Betrieb

- Schadstoffeinträge durch den fließenden Verkehr
- Schadstoffeinträge durch Unfälle mit Austritt wassergefährdender Flüssigkeiten

Schadstoffeinträgen durch den fließenden Verkehr können sein: Tropfverluste von Betriebsstoffen wie B. Öl, Benzin oder Diesel sowie Abrieb von Reifen und Brems- sowie Kupplungsbelägen. Weitere Gefährdungspotenziale des Grundwasser sehen wir durch Ablagerung von luftgetragenen Schadstoffen im Boden in unmittelbarer Nähe der Trasse.

Insbesondere Schadstoffeinträge durch Unfälle mit Austritt wassergefährdender Flüssigkeiten stellt bei den gegebenen hydrogeologischen Verhältnissen ein sehr hohes potentielles Risiko dar.

Aus der Sicht des NABU Bremen kommt es durch den Bau der Trasse zu einer hohen Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser und somit auch für den gesamten betroffenen Raum.

3. Schadstoffe / Lärm

3.1.Lärm

Durch den Neubau wird es zu einer erheblichen Lärmbelastung für Mensch und Natur kommen. Das Lärmgutachten Bremen Roland Anhaus kommt zu dem Ergebnis:

Tags wird das gesamte Wiedbrok mit einem Lärmpegel von > 50dB(A) belegt. Im Bereich der B212N werden Lärmpegel von bis zu 70 dB(A) zu verzeichnen sein.

Im Bereich der Ochtumquerung wird durch eine Lärmschutzwand der Lärm reduziert auf einen Wert, dass die dort lebenden Anwohner den MAX Pegel lt. 16 BIMSCHV erleben dürfen. Der Aussage, dass durch die B212n der Lärmpegel auf der Stromer Landstraße reduziert wird, ist entgegen zu setzen, dass durch den Betrieb der B212n in etwa 200m Abstand zur Stromer Landstrasse

>die fast 3 fache Fahrzeugmenge

>mit doppelter Geschwindigkeit: alt 50 km/h neu 100 km/h

>der LKW Anteil 18% sein wird. (angenommener Wert ist jedoch zu gering, laut lt 16 BIMSCHV muss für Autobahnen der LKW Anteil mit 45% angenommen werden)

Die ständige Lärmbelastung des Gebietes hat auch eine negative Auswirkung auf die besondere Erholungsfunktion des Gebietes. Der Landschaftsraum Niedervieland / Wiedbrok und auch das Ochtumvorland und weiter entlang der Trasse wird hinsichtlich seiner Eignung als Erholungsraum erheblich beeinträchtigt, da große Flächen des Gebietes durch die Lärmbelastung entwertet werden. Siehe UVB Punkt 5.1.4

Es kommt tagsüber auf großen Flächen des Wiedbroks zu einer Lärmbelastung von > 60 dB(A), ein Drittel der Flächen lägen in einer Zone bis 55 dB(A)

Die Bewertung der Eingriffswirkungen lt UVB sind nicht konkret genug und spiegeln nicht die hohe Beeinträchtigung wieder.

Die hohe Lärmbelastung hat zudem negative Auswirkungen auf Brut- und Rastvögel. Die Vögel werden durch den Lärm bis zu einer Breite von 500m beidseitig der Trasse vergrämt. Nicht nur durch die Zerschneidung, Verbau und Versiegelung des Gebiets gehen wichtige Nahrungs- und Lebensraum für seltene Tierarten verloren sondern auch durch die hohe Verlärmung des Vogelschutzgebietes. Dies gilt auch für die angrenzende Ochtumniederung.

Der NABU Bremen fordert eine Prüfung der zugrunde gelegten Lärmwerte und eine Überarbeitung des Flächennutzungsplan und der ROV für die Abschnitte Landschaftsbild und naturbezogenen Erholung, da in die Bewertung dieser beiden Faktoren das Kriterium „Ruhe“ eingeht. Hiermit fordern wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes. Jedoch dürfen die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen den Erholungswert nicht mindern, so dass dies bedeutet, dass der Lärmpegel im Mittel kleiner 45 dBA sein muss. Durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen sind die Lärmauswirkungen zu reduzieren.

Aus der FFH-Verträglichkeitsstudie geht hervor, das alle Pläne und Projekte ohne die B212n in Kumulation nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz und Erhaltungsziele führen. Erst in Kumulation mit der B212n sind erhebliche Beeinträchtigungen von Rote Liste Arten, wie Großer Brachvogel, Kiebitz, Fledermäuse oder Sumpfohreule zu erwarten. Unserer Ansicht nach können Ausgleichsmaßnahmen den zu erwartenden Verlust der Population nicht abwenden, da diese Tierarten teilweise ortsgebunden brüten und die Ausgleichsmaßnahmen nicht in unmittelbarer Nähe des angestammten Gebietes durchgeführt werden können.

Allein aus naturschutzfachlicher Sicht ist also der Bau einer neuen Bundesstrasse auf EU-Vogelschutzgebiet mit äußersten Nachdruck abzulehnen!!!!!!

5. Naherholung

Der Erholungswert des Niedervielands ist im Laufe der letzten 40 Jahren immer mehr gestiegen und stellt heute links der Weser in Bremen, den wichtigsten und größten zusammenhängenden Erholungsraum dar. Eine Zerschneidung der Landschaft würde sich somit nicht nur negativ auf die Fauna und Flora auswirken sondern auch das Grundbedürfnis „Erholung „ für die Allgemeinheit beschneiden.

6. Verkehr

Mit dem Bau der B 212n wird sich nach der aktualisierten Verkehrsprognose vom Dezember 2006 die Verkehrsmenge auf der L 875 im Bereich Neuendeel verdoppeln, der LKW-Verkehr sogar mehr als vervierfachen. Mit einer zukunftsfähigen, auf Verkehrsvermeidung ausgerichteten Planungs- und Umweltpolitik ist eine derartige Entwicklung unvereinbar.

Die B212N - Trasse durch das Wiedbrok hat durch die geplante 4spurige Betriebsweise mit 25.600 Fahrzeuge (DTV NW) autobahnähnlichen Charakter und wird durch den entstehenden ständigen Lärmpegel die Avifauna im EU Vogelschutzgebiet auf einer Breite von bis zu 500 m beeinträchtigen. Durch die Verlärmung dieses Raumes ist davon auszugehen dass dieser Bereich als Nahrungsbiotop für viele Rast- und Brutvögel verloren geht.

Darüber hinaus werden die Anwohner im Ortsteil Strom durch die Auswirkungen im nachgeordneten Verkehrsnetz durch Lärm und Abgase belästigt werden. Es ist davon auszugehen, dass der Lärmpegel bis an die Wohnbebauung der Stromer Landstrasse heranreicht. Lt vorliegendem Lärmgutachten wird der maximal Pegel lediglich nur leicht unterschritten.

Wir können in den vorliegenden Planungsunterlagen nicht erkennen, dass alle möglichen und erforderlichen Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Minimierung ausgeschöpft sind.

Offen bleibt auch die Frage, ob und inwiefern wesentliche Folgewirkungen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in Delmenhorst in die bestehende Planung mit eingeflossen sind. Eine akzeptable Lösung der entstehenden verkehrlichen Probleme durch den Bau der B212n sollten in der planerische Abwägung (im Rahmen dieses Flächennutzungsplanänderungsverfahrens) gemeinsam im parallel durchgeführten Raumordnungsverfahren im Land Niedersachsen erfolgen. Nach unserer Ansicht ist dies bisher nicht erfolgt.

6.1 Unzureichende Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Unzureichende Linienbestimmung nach § 16 FstrG berücksichtigt nicht alle nach Lage der Dinge einzubeziehenden Belange.

6.2 Linienbestimmung

Bei der Bestimmung der Linienführung sind im Rahmen des Möglichen alle „nach Lage der Dinge erkennbaren Wirkungen zu erfassen, zu gewichten und in die Abwägung einzustellen“. Nach den allgemeinen Planungsgrundsätzen ist auch die Frage von Planungsalternativen zu beurteilen (BVerwG, NJW 86, 80). Zu erfassen sind alle Linienvarianten, die von der Sache her nahe liegen, sich ernsthaft anbieten oder aufdrängen (BVerwG NJW 86, 80).

6.3 Variantenbetrachtung

Die Linienführung berücksichtigt in dem anstehenden Verfahren zur Änderung des Flächennut-

zungsplans und Raumordnungsverfahren nicht (mehr) alle in der gemeinsam mit dem Land Niedersachsen durchgeführten Grobprüfung zum Finden des gemeinsamen Übergabepunktes. Der gemeinsame Übergabepunkt ist noch nicht definiert.

Die Möglichkeit, auf den Bau der B212N zu verzichten, wird bei der Variantenbetrachtung nicht weiter betrachtet.

Bewusst wird der besondere Planungsauftrag für die B212n als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ nicht beachtet. (siehe BVWP 2003 unter der Nr. 3.4.6.2) Hier liest man folgendes:“ Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik aufzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativenplanungen , vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes verwirklicht werden können.“

Nach Ansicht des NABU Bremen ist aus den Planungen nicht ersichtlich, dass diese naturschutzfachliche Problematik entsprechend abgearbeitet wurde. Der Abschnitt „Alternativenprüfung Nullvariante/Netzalternativen“ erfüllt unserer Meinung nach diese Anforderungen nicht.

Bei der Nullvariante mit A281 (Planfall 1) wird folgende Situation prognostiziert: Der Verkehr im Jahre 2015 wird auf der Zufahrt nach Delmenhorst (L875 Neuendeel) im Planfall 1 (mit A281 aber Ohne B212n) von 9.200 auf 12.300 (DTV NW) Fahrzeuge steigen.

Aber **nicht** auf das mit Neubau der B212n prognostizierte Anzahl von 23.800 Fahrzeugen (hier Planfall 2d), die nach dem Bau der B212n durch Delmenhorst fahren würden. Der Verkehr nordwärts durch Deichhausen bleibt auf dem heutigen Niveau. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass das Projektziel, nämlich die Anbindung des Unterweser-Raums auf den vorhandenen Straßen, zu keiner signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens führt. Das lässt dann die Frage nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen, bezogen auf die Planziel-Erfüllung, wieder deutlich hervortreten. Die Aussage, dass das Verkehrsaufkommen bei der Nullvariante auf 155.00 Fahrzeugen (Prognose Nullfall; Delmenhorster Stedinger Landstraße (L875)) ist falsch. Laut Verkehrsgutachten ergibt sich ein Anstieg auf nur 11.500 Fahrzeuge.

In einer Aussage zur Ausnahmebegründung heißt es: „*Von allen Trassenvarianten wird das notifizierte Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE2918-401) erheblich beeinträchtigt. Diese bedeutet, dass die Weiterverfolgung der Planung nur bei „zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses“ und Nicht-Vorliegen von zumutbaren Alternativen möglich ist.*“

Hierzu ist aus Sicht des NABU Bremen das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.07 (9A20.05) zu beachten. Dieses besagt: „um ein Vorhaben zuzulassen, das ein FFH-Gebiet einschließlich einzelner prioritärer Lebensraumtypen beeinträchtigt, muss in der Abweichungsentcheidung das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalles nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen werden.“

Damit wird klargestellt, dass für die Darlegung des Ausnahmetatbestandes der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ pauschale Behauptungen von Seiten des Vorhabenträgers als Grund nicht ausreichen.

Der NABU Bremen fordert daher auf :

- a) die Gemeinwohlbelange, die für das Vorhaben sprechen , im Einzelnen darzulegen und
- b) das Gewicht dieser Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalles nachvollziehbar zu ermitteln und abzuwägen.

5. Gesamtergebnis

Insgesamt stellt der NABU Bremen fest, dass die von den Planungsträgern vorgelegte Trasseinführung der B 212n in dem EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland nicht umweltverträglich im Sinne des UVP-Gesetzes zu bewerten ist.

Der NABU Bremen lehnt deshalb mit großem Nachdruck den Bau der B212n ab und fordert als Alternativenlösung die Nullvariante zu überprüfen und umzusetzen. Die Grobprüfung muss um die Nullvariante erweitert werden.

Darüber hinaus sind umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes und Maßnahmen für den Siedlungsbereich in Bremen Strom und auch an der weiterführenden Trasse in Delmenhorst Sandhausen und Deichhausen in die Planung einzustellen sowie Maßnahmen zur Minderung der Eingriffe in den Biotopverbund (Sandhauser Brake und Engelbarts Brake)

Die vorgesehene separate Betrachtung der B212n für Bremen und Niedersachsen, jeweils nur der Abschnitt bis zur Landesgrenze, macht es unmöglich alle betroffenen Belange mit ihrem jeweiligen Gewicht in die Abwägung einzustellen und führt damit unweigerlich zu Abwägungsfehlern. Zudem ist die gesonderte Betrachtung der B212n ohne die Gesamtbetrachtung in Verbindung mit dem geplanten Bau der A281 rechtlich fragwürdig. Daher fordern wir zudem eine Gesamtabwägung der A 281-Planung und der Planung der B212n.

Vor allem ist auffällig, dass die Vierspurigkeit der B212n von der Anbindung an die A281 (Autobahnkreuz) bis nach Sandhausen eigentlich immer nur in den Gutachten erwähnt wird. Nicht in der Grobprüfung, nicht in der Begründung (öffentliche Auslegung) und auch nicht im Umweltbericht Bremen, hier ist lediglich die Rede vom möglichem Bedarf einer vierspurigen Straße. So sehen wir die Gefahr, dass den politischen Entscheidern die Dimensionen der B212n durch die Darstellung in den Hauptdokumenten nicht bewusst wird. Daher fordern wir, dass die geplante Vierspurigkeit der Trasse in die Grobprüfung, in die Begründung zur 64. Änderung des Flächennutzungsplans und in den Umweltbericht, als Teil der Begründung ausdrücklich als Eigenschaft genannt wird.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

- Zu: Im gesamten Abschnitt der B 212n werden nicht nur Naherholungsgebiete sondern vor allem wichtige Rast- und Brutgebiete unwiederbringlich vernichtet.

Durch das EU-Vogelschutzgebiet existiert unstrittig ein Konflikt, der besondere Aufmerksamkeit erfordert. Dies wird durch umfangreiche Fachgutachten gewährleistet, die auch öffentlich ausgelegt und durch neue Erkenntnisse des Jahres 2007 fortgeschrieben wurden. Darüber hinaus wird mit dem integrierten Erfassungsprogramm ein Monitoring im betreffenden Raum betrieben und so die ständige Überwachung und eine aktuelle Datenlage gewährleistet.

In der UVS, dem Umweltbericht, der FFH-Verträglichkeitsstudie und in der Überprüfung der Variantenauswahl (pgg 2008) wird dargelegt, dass zwar erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne des NATURA 2000-Gebietsschutzes und im Sinne der Eingriffsregelung zu erwarten sind. Es wird aber auch dargelegt, dass und wie diese Beeinträchtigungen kompensiert werden können. Die Behandlung der Naherholungsfragen wird weiter unten erläutert.

- Zu: Durch die Zerschneidung des Wiedbroks und der Ochtumniederung werden wertvolle Flächen, die als Schutzgebiete ausgewiesen sind oder einen gleichwertigen Charakter hätten, sehr stark negativ beeinträchtigt.

Die befürchteten Beeinträchtigungen müssen vor dem Hintergrund des Vermeidungsgebots verringert werden. Hierzu enthält der Umweltbericht Hinweise. Die Ochtumniederung wird im Rahmen der Grobprüfung länderübergreifend und im Rahmen des Raumordnungsverfahrens auch als Basis für die Entwicklung der erforderlichen Maßnahmen zur Eingriffsminimierung vertieft betrachtet.

- Zu: Der Bau der B 212n steht in direktem Zusammenhang mit dem Bau der A 281. In der UVS werden jedoch nur die durch die B 212n bedingten Auswirkungen

auf die Avifauna beschrieben. Kumulative Effekte sind so nicht hinreichend betrachtet worden.

Die B 212n steht in Zusammenhang mit der A 281, sie hat jedoch einen eigenständigen Verkehrswert durch Anbindung des gesamten Unterweserraums und der Stadtteile von Delmenhorst nördlich der Bahnlinie Bremen – Oldenburg mit dem GVZ und Bremen. Zugleich wird eine entsprechende Entlastungsfunktion für die an der L875 gelegenen Ortschaften in Niedersachsen und den Ortsteil Strom erreicht sowie die Verlagerung der Verkehre ins Gewerbegebiet GVZ. Bereits frühere Planungen für den Unterweserraum sahen mit der A 5 eine Autobahnverbindung mit Weserquerung vor. Die Verkehrsprognosen (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG (IVV), Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n Teil B, Aachen im Dezember 2006) zeigen, dass tatsächlich ca. 50 % der Verkehre auf der B 212n tunnelorientiert (Wesertunnel, 4. BA der A 281) sein werden. Dies wird auch durch die Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) bestätigt (B 212n – Abschnitt II (Harmenhausen – Landesgrenze NI/HB bzw. A 281), Verkehrliche Wirkungen verschiedener Führungen und Verknüpfungskonzepte, Kurzbericht, SSP Consult, März 2009).

Die B 212n schließt an der Anschlussstelle Bremen-Strom an die A 281 Bauabschnitt (BA) 3/2 an. Die Auswirkungen der A 281 BA 3/2 und BA 4 (Weserquerung) sind bzw. werden in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren abschließend behandelt und entsprechende Kompensationsmaßnahmen festgesetzt. Folglich werden in der UVS lediglich die Auswirkungen der B 212n behandelt. Darüber hinaus werden im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudien die jeweils anderen Vorhaben als kumulative Projekte betrachtet. Ein diesbezüglicher Mangel kann somit nicht erkannt werden.

- Zu: Eine sachgerechte Linienbestimmung wird nicht möglich sein, da die Unterlagen nicht alle einzubeziehenden Belange und insbesondere nicht alle zu überprüfenden Varianten enthalten. Insbesondere sind die Ausführungen zu dem im vorliegenden Fall besonders intensiv in die Betrachtung zu ziehenden Nullvarianten oder Alternativen nicht befriedigend.

Hierzu ist festzustellen, dass im Rahmen der Überarbeitung der Unterlagen aufgrund der vorgebrachten Stellungnahmen noch einmal alle technisch denkbaren Alternativen einer vergleichenden Betrachtung insbesondere hinsichtlich der betroffenen Belange des Naturschutzes unterzogen wurden (p gg 2008). Im Ergebnis wurde deutlich, dass keine das Abwägungsergebnis der ausgelegten Unterlagen in Frage stellenden Fakten gegeben sind.

- Zu: Nullvariante

Es ist festzustellen, dass das vorhandene Straßennetz nicht ausreicht, die im Bundesverkehrswegeplan angestrebten Funktionen der B 212n zu übernehmen. Die Nullvariante im Sinne eines Verzichts auf die B 212n scheidet aus, da ein entsprechender Bedarf für eine neue Straße vorhanden ist, der durch eine Nullvariante nicht aufgefangen werden kann. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für den vordringlichen Bedarf gekennzeichnet.

Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben

entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrAbG. Nach der gesetzgeberischen Wertung ist daher für das Vorhaben unter Bedarfsgesichtspunkten eine Planrechtfertigung vorhanden.

Bei diesem mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag gekennzeichneten Vorhaben ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik im weiteren Planungsvollzug abzuarbeiten. Bei entsprechend gekennzeichneten Vorhaben berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag über das Ergebnis so rechtzeitig, dass dieser es bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion wird das Projekt zu einem Projekt des Vordringlichen Bedarfs, weil für seine Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des Fernstraßenausbaugesetzes festgestellt ist.

Vor einer Prüfung verschiedener neuer Trassenvarianten wurde dementsprechend überprüft, ob auch ein Ausbau der Stromer Landstraße oder Netzvarianten eine Alternative darstellen könnten. Eine Nullvariante im Sinne des Ausbaus der Stromer Landstraße erscheint hierbei zwar technisch mit großem Aufwand wegen ungünstiger Baugrundverhältnisse machbar. Sie ist jedoch weder verkehrstechnisch im Sinne einer Netzalternative sinnvoll, da der Anschluss aus dem Unterweserraum an den geplanten Autobahnring auf möglichst kurzem Weg erfolgen sollte, noch ist sie mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in der Ortschaft Strom (Bebauungsplan 1885) im Vergleich zu einer Lage der Trasse überwiegend im Gewerbegebiet verträglich (s. Umweltbericht).

- Zu: Durch den Bau der B 212n werde nicht nur das Niedervieland betroffen sein sondern auch andere wichtige Biotope.

Die Auswirkungen auch auf andere Bereiche wurden im Rahmen der UVS und des Umweltberichts ermittelt und ausführlich dargestellt.

- Zu: Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen u. a. in Bezug auf Fledermäuse

Die Fledermausproblematik betrifft nicht Bremen sondern Niedersachsen und wird im niedersächsischen Raumordnungsverfahren berücksichtigt.

Die Wirksamkeit von Kompensationsmaßnahmen für Fledermäuse wurde fachgutachterlich bestätigt. Derartige Maßnahmen wurden auch für die B 50 (Hochmoselübergang) festgelegt und richterlich bestätigt (s. dazu auch Überprüfung der Varietenauswahl, pgg 2008). Daher wird von einer Folgenbewältigung im gesamten Trassenbereich ausgegangen.

Möglichkeiten zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Sumpfohreule auf Bremer Gebiet sind im Umweltbericht und in der FFH-Studie dargestellt.

- Zu: Jegliche Art der Beeinträchtigung, die zu einem Rückgang einer vom Aussterben bedrohten Art führe, ist verboten.

Nach § 42 Abs. 5 BNatSchG liegt bei nach § 19 BNatSchG zulässigen Vorhaben ein Verstoß gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Es können vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Bei Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist zudem das Eintreten des in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführten Verbotstatbestandes unwahrscheinlich, da davon auszugehen ist, dass durch die Wahrung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gleichzeitig eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer lokalen Population durch Störungen verhindert wird. Für den Fall, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen durch Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) nicht verhindert werden, ist eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zu begründen. Entsprechend § 43 Abs. 8 Satz 5 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 BNatSchG im Einzelfall aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art eine Ausnahme zugelassen werden (s. dazu pgg 2008).

- Zu: Durch den Bau der Trasse kommt es zu einer hohen Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser.

Im Umweltbericht wird ausführlich dargelegt, dass unter Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen zur Vermeidung bau-, anlage- und betriebsbedingt keine unzulässigen Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten sind.

- Zu: Die Bewertung der Eingriffswirkungen bezogen auf Schadstoffe/Lärm sind nicht konkret genug und spiegeln nicht die hohe Beeinträchtigung wider; nicht alle möglichen und erforderlichen Maßnahmen zur Lärmvermeidung und Lärmminde- rung sind ausgeschöpft.

Die Lärmauswirkungen im Bereich der Stromer Landstraße wurden unter Berücksichtigung der neuen Straße mit den entsprechenden Verkehrsmengen prognostiziert (Prognosefall). Die Schadstoffsituation wurde nicht detailliert prognostiziert, da dies auf Ebene der Flächennutzungsplanung nicht erforderlich erscheint. Auf Basis der Verkehrszahlen aus den Prognosen war eine hinreichende Einschätzung dieses Problembereiches möglich und floss entsprechend in den Umweltbericht ein.

Auswirkungen auf Brut- und Rastvögel wurden methodisch nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen prognostiziert (FuE-Vorhaben des BMVBS „Vögel und Lärm“)

Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen der Planfeststellung entsprechend den Vorgaben der einschlägigen Richtlinien verbindlich festgesetzt. Auf Ebene der Flächennutzungsplanänderung ist lediglich die Frage der grundsätzlichen Bewältigungsmöglichkeit zu klären.

- Zu: Die Zerschneidung der Landschaft des Niedervielandes wirkt sich nicht nur negativ auf Fauna und Flora aus sondern beschneidet auch das Grundbedürfnis auf Erholung der Allgemeinheit.

Der angesprochene Naherholungswert des Gebietes ist unstrittig und von gesamtstädtischer Bedeutung (Erhalt des Netzes der Radwegeverbindungen). In der Abwägung zur Trassenwahl spielte die Berücksichtigung der Erholungsbereiche Mühlenhaus und Hasenbürener Umdeich entsprechend eine wichtige Rolle.

Die Auswirkungen auf die Erholungseignung sind im Rahmen des Umweltberichts ausführlich dargestellt. Bestehende Wegebeziehungen werden erhalten. Durch die Entlastung der Stromer Landstraße wird von grundlegenden Verbesserungen der Erholungssituation im Bremer Süden ausgegangen, die Verschlechterungen z. B. im Bereich der Ochtumquerung weitgehend kompensieren.

- Zu: Durch die Verlärmung des EU-Vogelschutzgebietes geht dieser Bereich als Nahrungsbiotop für viele Rast- und Brutvögel verloren.

Mit erneuten Gutachten (pgg 2008) wurden die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen sorgfältig untersucht. Im Ergebnis wird von hohen betriebsbedingten Beeinträchtigungen auf Brut- und Rastvögel im Fall der Boxenlaufstalltrasse ausgegangen (17 Brutpaare; bilanziert auf der Basis Wirkbereich bis 500 m). Rastvögelbeeinträchtigungen und gestörte Nahrungsbeziehungen wären allem für die Mühlenhausvariante und Keller-Groth-Trasse zu erwarten. Die Variante 12 dagegen durchläuft Flächen (Wiedbrok), die im Kontext der Ermittlungen von Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele eines Europäischen Vogelschutzgebietes keine relevante Bedeutung für Rastvogelvorkommen haben und beeinträchtigt Nahrungsflächen wertgebender Brutvogelarten in geringerem Ausmaß.

- Zu: Die Anwohner im Ortsteil Strom werden durch die Auswirkungen im nachgeordneten Verkehrsnetz durch Lärm und Abgase belästigt.

Die Lärmreduzierungen im Bereich der Stromer Landstraße wurden unter Berücksichtigung der neuen Straße mit den entsprechenden Verkehrsmengen prognostiziert (Prognosefall). Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffimmissionen an der Stromer Landstraße sind nicht zu erwarten.

- Zu: Es bleibt offen, ob und inwiefern wesentliche Folgewirkungen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in Delmenhorst in die bestehende Planung eingeflossen sind.

Richtig ist, dass in Delmenhorst erhebliche verkehrliche Auswirkungen zu erwarten sind. Dabei sind zum Teil Entlastungen (südöstlich der Bahnstrecke Bremen - Oldenburg) und zum Teil Belastungen (nördlichen der Bahnstrecke Bremen - Oldenburg) zu erwarten. Da diese grundsätzlichen verkehrlichen Effekte weitgehend trassenunabhängig auftreten (die Schwankungsbreite der Belastungen auf der B 212 und auf der L 875 südlich Deichhausen liegt bei insgesamt bei ca. 10%), sind sie in der Abwägung der Grundsatzentscheidung einer Bundesstraße zu sehen. Die hohe Bedeutung für die Entwicklung des Unterweserraumes und dessen Verbindung nach Bremen begründet ein öffentliches Interesse an der Maßnahme. Da diese jedoch auch negative Auswirkungen mit sich bringt, erfolgt deren Minimierung mittels Trassenwahl und ggf. im Nachfolgeverfahren und durch Maßnahmen der Verkehrslenkung. Entsprechende weitergehende Erläuterungen wurden in die Begründung mit aufgenommen. Ebenso wurde in dem Umweltbericht vertieft auf die grenzüberschreitenden Auswirkungen eingegangen, ohne dass dadurch jedoch neue Fakten in die Abwägung eingeflossen sind.

Die vom NABU dargestellte Verkehrsbelastung von 25.600 Kfz (DTV Nachtwert) auf der B 212 im Bereich des Wiedbrock stellt den Maimalwert der Belastung bei den Varianten dar. Die Wirkungen einer Bemaunung des Wesertunnels (4. BA der A 281) mit einer Abnahme der Verkehrsmengen ist dabei generell nicht berücksichtigt, da den Unterlagen hier eine „worst-case“-Betrachtung zugrunde gelegt ist.

Die verkehrlichen Auswirkungen sind sowohl in den Unterlagen zum FNP-Änderungsverfahren als auch zum Raumordnungsverfahren ausführlich dargestellt. Die entsprechende Verkehrsuntersuchung von IVV hat öffentlich ausgelegen. Die Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) bestätigt grundsätzliche Feststellungen zu Verkehrsmengen und entsprechende Betroffenheiten.

- Zu: Die geplante Vierspurigkeit wird nicht erwähnt.

Auf Ebene der Flächennutzungsplanung ist es nicht notwendig, die genauen technischen Maßnahmen wie z. B. spätere Ausbaustandards zu benennen, da diese im Verfahren nicht festgelegt werden. Die Unterlagen sind jedoch so gehalten, dass die Auswirkungen einer leistungsfähigen Bundesstraße abgeschätzt und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden.

- Zu: Das Verfahren betrachtet nicht alle in der Grobprüfung untersuchten Varianten zum Finden eines gemeinsamen Übergabepunktes.

Es sind diejenigen Varianten betrachtet worden, die eine Aussicht auf Realisierung haben.

- Zu: Verzicht auf den Bau der B 212n.

Sowohl in der Begründung als auch im Umweltbericht als gesondertem Teil der Begründung zur FNP-Änderung wird die Nullvariante behandelt. Die Ausführungen zur Nullvariante als auch zur Alternativenprüfung wurden allerdings überarbeitet und ausführlicher dargestellt.

Die Nullvariante im Sinne eines Verzichts auf die B 212n scheidet aus, da ein entsprechender Bedarf für eine neue Straße vorhanden ist, der durch eine Nullvariante nicht aufgefangen werden kann. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den vordringlichen Bedarf gekennzeichnet. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbaivorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrAbG. Nach der gesetzgeberischen Wertung ist daher für das Vorhaben unter Bedarfsgesichtspunkten eine Planrechtfertigung vorhanden.

Bei diesem mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag gekennzeichneten Vorhaben ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik im weiteren Planungsvollzug abzuarbeiten. Bei entsprechend gekennzeichneten Vorhaben berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag über das Ergebnis so rechtzeitig, dass dieser es bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion wird das Projekt zu einem Projekt des Vordringlichen Bedarfs, weil für seine Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des Fernstraßenausbaugesetzes festgestellt ist.

- Zu: Der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthaltene besondere Planungsauftrag für die B 212n als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ wird bewusst nicht beachtet.

Einer Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BVWP geht die dort unter 3.4.6.2 dargestellte Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung voraus. Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag wurde sowohl im Vorfeld der Einstufung in den vordringlichen Bedarf (Schreiben des ASV an das BMVBW vom 11.12.2002) als auch im ROV / FNP-Änderungsverfahren mit den vorliegenden Unterlagen (FFH-Verträglichkeitsstudien, Ausnahmeverfahren mit Alternativenprüfung, Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) erfüllt. Den Anforderungen des BVWP wird daher entsprochen.

- Zu: Die Gemeinwohlbelange sind nicht ausführlich dargestellt.

Durch die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes ist grundsätzlich eine Planrechtfertigung durch die dort verfolgten strukturpolitischen Ziele gegeben. Es ist daher unstrittig, dass in der gegebenen Situation mit besonders hohen Naturschutzwertigkeiten gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG / § 26c Abs. 2 BremNatSchG die B 212 nur zugelassen werden kann, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Diese werden angesichts der o. g. verkehrlichen Ziele und der Strukturschwäche des Unterweserraumes eindeutig gesehen. So soll die B 212n die links der Weser liegenden Hafen-, Werft- und Gewerbestandorte Brake, Elsfleth, Ganspe, Lemwerder (ASL) auf direktem Weg an den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst und - über die A 281 - an das Bundesfernstraßennetz in Richtung Ruhrgebiet, Hamburg (A 1) und Hannover (A 27) anschließen. Zur Zeit stellen die Landesstraßen L 875 und L 877 Harmenhausen – Strom die einzige linksseitig der Weser verlaufende Straßenverbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem südlichen Unterweserraum dar.

- Zu: Die separate Betrachtung der B 212n für Bremen und Niedersachsen macht es unmöglich, alle betroffenen Belange mit ihrem jeweiligen Gewicht in die Abwägung einzustellen und führt damit zu Abwägungsfehlern.

Bei der Planung und beim Bau von Fernstraßen ist die Bildung von Abschnitten üblich und sinnvoll. An die Bildung solcher Abschnitte stellt die Rechtsprechung gewisse Anforderungen. Zunächst muss ein Abschnitt so in das vorhandene Straßennetz eingepasst werden, dass er keinen Torso bildet, wenn die Realisierung des Folgeabschnitts unterbleibt. Soweit Planung des ersten Abschnitts Konflikte für den Folgeabschnitt determiniert, müssen diese in der Abwägung bei der Planung des ersten Abschnitts bewältigt werden.

Im vorliegenden Fall schließt die geplante B 212n im Bereich des Übergabepunktes Stromer Brücke an das vorhandene niedersächsische Straßennetz an. Auch ohne einen Weiterbau der B 212n in Niedersachsen würde ein verbesserter Verkehrswert erreicht.

Durch die Wahl des Übergabepunktes Stromer Brücke werden Konflikte beiderseits der Landesgrenze determiniert. Die insoweit berührten Belange werden durch die niedersächsische Planung als auch durch die bremische Planung in eine landesgrenzenübergreifende Abwägung eingestellt. Damit ist sichergestellt, dass eine adäquate Konfliktlösung erfolgen kann.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.4 Der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. hat mit Schreiben vom 24. September 2007 Folgendes mitgeteilt:

der GNUU stimmt den vorgeschlagenen Änderungen des Flächennutzungsplanes nicht zu. Aus naturschutzfachlichen Gründen wird der Bau der Bundesstrasse B 212 durch das FFH bzw. EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland abgelehnt. Der verkehrliche Bedarf ist aus unserer Sicht nicht gegeben. Der Bau würde eine zu starke Beeinträchtigung des Landschaftsraumes und der darin lebenden Tier- und Pflanzenarten bedeuten. Der GNUU schlägt stattdessen Verkehrslenkende bzw. Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Strom vor.

Die dem vorliegenden Verfahren zugrunde liegende Trassenführung Wiedbrock ist aus unserer Sicht aber als Umweltverträglicher einzustufen als die ehemals geplante Niedervielandtrasse am Hasenbürener Umdeich.

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Erheblichkeit des Eingriffs in Natur und Landschaft sowie die erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes durch die geplante B 212n Teilstück Bremen sind unstrittig und müssen durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen bzw. kompensiert werden. Dieses ist in den Verfahrensunterlagen (Umweltbericht, FFH-Verträglichkeitsstudie) ausführlich beschrieben.

Die verkehrliche Bedeutung ist einerseits durch die regionalen Entwicklungsziele, die mit Infrastrukturmaßnahmen verfolgt werden und andererseits die entsprechende Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan belegt. Die B 212n ist im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Die entsprechenden Verkehrsziele sind nicht über die genannten Maßnahmen der Verkehrslenkung zu erzielen.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.5 Die Handelskammer Bremen hat mit Schreiben vom 21.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

”

Die 212 ist für uns eines der wichtigsten Projekte für die engere Verknüpfung der Unterweserre-
gion. Insbesondere für die engere Anbindung der Wirtschaftsstandorte in der Wesermarsch
(Brake, Lemwerder, Nordenham und Elsfleth) an das Oberzentrum Bremen ist dieses Vorhaben
unerlässlich. Die bestehenden Verkehrswege sind bereits heute überlastet und werden den im
Rahmen des Neubaus der A 281 sowie der Erweiterung des GVZ Bremen zusätzlich zu erwar-
tenden Verkehrsströmen in keiner Weise gerecht. Gleichzeitig wird mit dem Neubau der B 212
in Verbindung mit dem Wesertunnel im Zuge der A 281 die Trennwirkung der Weser unterhalb
Bremens aufgehoben und hierdurch eine völlig neue Qualität in der Vernetzung des Unterweser-
raumes beiderseits der Weser geschaffen.

Von besonderer Bedeutung ist bei diesem Projekt auf Grund des länderübergreifenden Charak-
ters der Maßnahme eine enge Abstimmung der verschiedenen Verfahren. In diesem Sinne be-
grüßen wir die enge Zusammenarbeit der Verwaltungen der Länder Bremen und Niedersachsen
ausdrücklich.

Die Änderung des Flächennutzungsplans ist aus unserer Sicht nachvollziehbar. Einwände dage-
gen haben wir nicht.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die verkehrliche Anbindung des Unterweserraumes ist das zentrale Ziel der vorliegen-
den Planung, wobei die aktuellen Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass auch Del-
menhorst und Oldenburg von den angesprochenen Netzverbesserungen profitieren.
Die Hinweise zum Verfahren wurden zur Kenntnis genommen. Veränderte Anforderun-
gen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten
Gründen unverändert zu lassen.

7.6 Die DB Services Immobilien GmbH hat mit Schreiben vom 25.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

zur o. g. Bauleitplanung geben wir folgende Stellungnahme ab:

1.) TÖB Stellungnahme aus betrieblicher Sicht:

Die Hinweise der DB Netz AG, Niederlassung Nord, lt. Schreiben der DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Hamburg, Kundenteam DB Netz vom 13.09.07, FRI-HH-N Ke Az.: Lwb 255-07, Frau Kelting sind zu beachten.

2.) TÖB Stellungnahme aus immobilienrechtlicher Sicht:

Aus immobilienrechtlicher Sicht der deutschen Bahn AG bestehen keine Bedenken gegen die o. g. Neubekanntmachung.

Das Bezugsschreiben vom 13.09.2007 hat folgenden Wortlaut:

gegen die Änderung des o. g. Flächennutzungsplanes bestehen aus Sicht der DB Netz AG keine Einwendungen.

Bitte beachten Sie anliegende Stellungnahme von DB Energie I.EBV 67 HW vom 07.09.07 bezüglich der kreuzenden 110 kV Bahnstromleitung.

Das vorgenannte Bezugsschreiben (Stellungnahme von DB Energie) vom 07.09.2007 hat folgenden Wortlaut:

gegen die 64. Änderung des Flächennutzungsplan Bremen haben wir nur dann keine grundsätzlichen Bedenken wenn folgende Punkte beachtet werden.

Innerhalb des Verfahrensgebietes verlaufen die planfestgestellten 110-kV-Bahnstromleitungen Nr. 0467 Barnstorf – Bremen und Nr. 0546 Elsfleth - Bremen, diese sind in den Plänen lagerichtig dargestellt. Die 110-kV-Bahnstromleitungen sind Bahnbetriebsanlagen der DB und dienen u.a. der Energieversorgung der Eisenbahnstrecken. Folgende Punkte sind daher unbedingt zu beachten.

- Die Leitung und insbesondere die Maststandorte müssen für Wartungs- und Beschichtungsarbeiten durch Mitarbeiter der DB bzw. durch von der DB beauftragte Fremdfirmen jederzeit, ggfs. auch mit Fahrzeugen, erreichbar sein.
- Bei einer Änderung der Flurstücke (Teilungen, Zusammenlegungen o. Ä.) sind alle Rechte des alten Bestandes auf den neuen Bestand zu übernehmen. Dies trifft für alle Flurstücke zu, die im Schutzstreifenbereich der 110-kV-Bahnstromleitung liegen.
- Die Bahnstromleitung verfügt über freiem Gelände und für Bebauungen über einen Schutzstreifenbereich von bis zu 20m beiderseits der Trassenachse (die genaue Breite ist abhängig von der jeweiligen Mastentfernung zueinander), für Anpflanzungen von Bäumen, Sträuchern usw. und in Waldgebieten gilt ein Schutzstreifen von 30m rechts und links der Trassenachse.
- Bei der Neuanlage von Straßen, Sportflächen usw. sind die Maste evtl. auf eine erhöhte Sicherheit umzurüsten, die Kosten dafür hat der Veranlasser zu tragen. Wird bei einer Neuanlage bzw. Nutzungsänderung von Verkehrsstraßen die laut VDE geforderte Mindesthöhe von 7m am Kreuzungspunkt der Straße mit

der Hochspannungsleitung nicht erreicht, ist diese durch bauliche Veränderungen (z.B. Aufstocken der Maste), herzustellen. Die Kosten für diese Maßnahmen hat der Veranlasser zu tragen.

- An den Maststandorten in unmittelbarer Nähe von Straßen muss ein Anfahrtschutz errichtet werden.
- Bei Grabungen im Schutzstreifen ist ein Abstand von **10m** zu den Mastfundamenten einzuhalten.
- Soll eine eventuell vorhandene Seefläche später als See für Freizeitaktivitäten genutzt werden, so ist für den Schutzstreifenbereich der 110-kV-Bahnstromleitung ein Segel- und Angelverbot auszusprechen.
- Der Schutzstreifenbereich der Bahnstromleitung unterliegt aus Sicherheitsgründen u.a. einer Aufwuchsbeschränkung. Dies bedeutet, dass auch künftig Bäume und Sträucher gestutzt bzw. gefällt werden müssen um jederzeit einen sicheren Energietransport zu gewährleisten. Bei einer Neuanpflanzung sowie bei der Ausweisung von Landschafts- und Naturschutzgebieten ist dies zu berücksichtigen.
- Für Bebauungen verfügt die Bahnstromleitung über einen Schutzstreifenbereich. Es sind nur Bauwerke zulässig, bei denen die Schutz-/ Mindestabstände zu den bei tiefstem Durchhang ruhenden und / oder ausschwingenden Leiterseil eingehalten werden. Für die Genehmigung von Bauten im Schutzstreifenbereich sind uns in jedem Fall Pläne einzureichen, aus denen die genaue Lage, die Höhe und die Art der Bedachung des Bauobjektes zu ersehen sind.
- Sollten im Bereich der Bahnstromleitung Windenergieanlagen errichtet werden, so sind die erforderlichen Sicherheitsabstände und notwendigen Schutzmaßnahmen mit uns als Leitungsbetreiber abzustimmen.
- Das Lagern von Baustoffen aus dem Straßenbau (Beton, Asphalt, Erde usw.) ist innerhalb des Schutzstreifen nur möglich, wenn dabei die laut VDE 0210 geforderten Sicherheitsabstände von mindestens **6m** „Oberkante Materialhaufen zu den stromführenden Leiterseilen“ nicht unterschritten werden.
- Bei einem Einsatz von Baumaschinen im Schutzstreifen gibt es Einschränkungen. Es ist stets ein **Sicherheitsabstand von 3m** einzuhalten.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Veränderte Anforderungen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.7 Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 28.08.2007 Folgendes mitgeteilt:

”

Bezug nehmend auf Ihr o. g. Schreiben gebe ich folgende Stellungnahme ab:

Es ist sicherzustellen, dass der Betrieb der Eisenbahnen des Bundes insbesondere auf den als Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes gewidmeten Flächen nicht beeinträchtigt wird. Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass von den künftigen Eigentümern bzw. Bewohnern und Nutzern der plangegegenständlichen Flurstücke keine öffentlich-rechtlichen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen gegenüber der DB Netz AG oder dem Eisenbahn-Bundesamt geltend gemacht werden können, sofern derartige Ansprüche ihre Grundlage nicht in §§ 41, 42 BImSchG haben. Bitte beteiligen Sie auch die DB Netz AG.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Veränderte Anforderungen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.8 Die swb Netze GmbH & Co.KG hat mit Schreiben vom 14.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

”

in Beantwortung Ihres Schreibens vom 15.08.2007 teilen wir mit, dass unsererseits gegen die geplanten Maßnahmen bei Anwendung nachstehender Rahmenbedingungen keine Bedenken bestehen.

Alle technischen Möglichkeiten sind auszuschöpfen, unsere Leitungssysteme in ihrer jetzigen Lage und im schadfreien Zustand zu belassen.

Eine Be- oder Überbauung von Leitungen und Schutzstreifen ist laut Normenwerk und Stand der Technik unzulässig.

Für die Erfüllung unserer Betriebsaufgaben und Störungsbeseitigung an unseren Leitungen muss die freie Zugänglichkeit gewährleistet sein.

Vollständigkeitshalber weisen wir nochmals darauf hin, dass bei Baumpflanzungen ein Sicherheitsabstand von mind. 2 m zwischen Baumachse und Versorgungsleitung einzuplanen ist. Dieses gilt auch für bestehende Leitungssysteme. Ein Überpflanzen unserer Versorgungsleitungen mit Bäumen wird von uns abgelehnt und ist unzulässig.

Der Auftraggeber hat sicherzustellen, dass der bauausführende Auftragnehmer die Beschaffung des kompletten Planwerks aller unserer Versorgungseinrichtungen inkl. Hausanschlussleitungen aller Gewerke zeitnah zur Bauausführung bei unserer Netzauskunft tätigt und vorhält. Die Forderungen der Schutzanweisungen für Versorgungseinrichtungen der swb Netze GmbH & Co. KG sind zu beachten und einzuhalten.

Im übrigen hat unsere Stellungnahme vom 0.12.2004 weiterhin Gültigkeit.

“

Das vorgenannte Bezugsschreiben vom 01. Dezember 2004 hat folgenden Wortlaut

in Beantwortung Ihres Schreibens vom 02.11.2004 teilen wir zunächst mit, dass sich in dem betroffenen Bereich Gas- und Wasserleitungen, 1 kV-, 10 kV- und 110 kV-Kabel sowie Kabel der öffentlichen Beleuchtung befinden. Ferner weisen wir auf diverse Anschlussleitungen aller Gewerke hin, die der Versorgung der im genannten Bereich befindlichen Grundstücke/Gebäude dienen.

Bei Erstellung der geplanten B 212 sind für die Unterbringung unserer Versorgungsleitungen ausreichende Trassen nach DIN 1998 einzuplanen (Lage unserer Versorgungsleitungen auf der Grundstücksseite mit einer Trassenbreite von ca. 1,5 m). Unsere Leitungen dürfen nicht beeinträchtigt oder gefährdet bzw. nicht überbaut werden. Bei geplanten Baumpflanzungen ist darauf zu achten, dass ein Sicherheitsabstand von ca. 2 m zwischen Baumachse und Versorgungsleitung eingehalten wird. Dies gilt auch für bestehende Leitungen. Es findet die zum Konzessionsvertrag anhängige „Vereinbarung über Maßnahmen zum Schutz von Bäumen, Baumpflanzungen und Versorgungsleitungen im Bereich öffentlicher Straßen und Plätze“ vom 30.08./01.09.1988 Anwendung.

Des Weiteren verläuft im Bereich der Planänderung unsere 4-systemige Freileitung Mittelsbüren - Warturm. Dieser Freileitungsanschluss zum UW Niedervieland wurde mit Beschluss vom 19.08.2004 (Az.: 621-70-01/7-01) planfestgestellt. Der Beschluss ist rechtskräftig. Der Schutzbereich der Freileitung ist in den Planunterlagen enthalten. Darüber hinaus sind die möglichen Kreuzungsbereiche der B 212 in den Planungsunterlagen dargestellt. Dies ist bei der Planung der B 212n zu berücksichtigen.

Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstands von 19 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit uns im Detail abzustimmen. Die Maststandorte müssen für Unterhaltungsmaßnahmen ständig, auch mit schwerem Gerät, wie z. B. Lastkraftwagen oder Kran, zugänglich sein.

Innerhalb des Leitungsschutzbereiches unterliegen die zulässigen Arbeitshöhen -Höhe über allem- der einzusetzenden Baumaschinen und Geräte (Baukräne und andere Hebezeuge, Baugerüste, Förderbänder etc.) und die Bauhöhe geplanter Bauvorhaben (Beleuchtungsanlagen etc.) zur Gewährleistung der VDE-gemäßen Sicherheitsabstände einer Begrenzung.

Im Zuge der einzelnen Baugenehmigungsverfahren müssen uns die Bauunterlagen (Lageplan und Bauzeichnung mit Angabe der Niveauhöhen) zur Prüfung der Sicherheitsabstände zugesandt werden.

Unserer Prüfung liegt die DIN EN 50341-1 für die im Freileitungsschutzbereich zulässigen Bauhöhen und die DIN VDE 0105/10.97 für die Gewährleistung der Sicherheitsabstände auf der Baustelle zugrunde.

Im Freileitungsbereich müssen zur Fahrbahnoberfläche neu geplanter Straßen und Fahrwege die Sicherheitsabstände gem. DIN EN 50341-1 gewährleistet sein. Zur Prüfung und Abstimmung benötigen wir frühzeitig die Straßenbaupläne (Lageplan, Höhen- und Querprofil). Aufschüttungen, Dämme, Erdwälle etc. oder Zwischenlagerungen dürfen innerhalb des Schutzbereiches der Hochspannungsfreileitung nur bis zu der von uns zugelassenen Niveauhöhe vorgenommen werden, da andernfalls Lebensgefahr besteht.

Hochwüchsige Bäume dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereiches nicht angepflanzt werden, weil die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist. Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze, wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringer Wuchshöhe einen ausreichenden dauerhaften Abstand zu den Leiterseilen einhalten.

Da bei Spiel-, Sport und Freizeitanlagen (z. B. Campingplätze) erhöhte Abstände gefordert sind, bitten wir, diese möglichst außerhalb des Freileitungsschutzbereiches anzulegen. Bei Flächen, die zur Nutzung für Windenergieanlagen ausgewiesen werden, weisen wir schon jetzt auf die Einhaltung der EN 50341-3-4:2001 bezüglich der Abstände zu Hochspannungsfreileitungen hin.

Die am 01.01.1997 in Kraft getretene 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes hat Grenzwerte für die elektrische Feldstärke und die elektromagnetische Flussdichte von Niederfrequenzanlagen (Hochspannungsfreileitungen) festgelegt, bei deren Einhaltung eine gesundheitliche Beeinträchtigung des menschlichen Organismus ausgeschlossen werden kann. Diese Grenzwerte werden beim Betrieb unserer Hochspannungsfreileitung eingehalten.

In Zweifelsfällen bitten wir Sie dringend, sich rechtzeitig mit uns in Verbindung zu setzen. Ansprechpartner in unserem Bereich Engineering, Anlagenplanung und -bau, ist Herr Uwira, Tel. 0421.359-2301.

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Veränderte Anforderungen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht. Die Belange der swb Netze GmbH & Co.KG sind Gegenstand des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.9 Die E.ON Netz GmbH hat mit Schreiben vom 22.08.2007 Folgendes mitgeteilt

”

im Bereich der 64. Flächennutzungsplanänderung verläuft eine Hochspannungsfreileitung unserer Gesellschaft.

Unsere Belange sind in dem Anhang detailliert beschrieben. Diese sind von Ihnen in die Begründung mit aufzunehmen.

Zu Ihrer Information erhalten Sie Bestandspläne, aus denen Sie den Leitungsverlauf entnehmen können.

Am Verfahren bitten wir Sie uns weiterhin zu beteiligen.

A N H A N G

**380-kV-Leitung Abzweig Niedervieland, Mast 16-27 (LH-14-303)
Flächennutzungsplan Bremen
In der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001
64. Änderung – Seehausen/Strom (B 212 neu) –
(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)
(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)**

Die Breite des Freileitungsschutzbereiches für die 380-kV-Leitung beträgt max. 80,0 m, d. h. jeweils 40,0 m von der Leitungssachse (Verbindungsline der Mastmitten) nach beiden Seiten.

Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10,0 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit uns im Detail abzustimmen.

Die Maststandorte müssen für Unterhaltungsmaßnahmen ständig, auch mit schwerem Gerät, wie z.B. Lastkraftwagen oder Kran, zugänglich sein.

Innerhalb des Leitungsschutzbereiches unterliegen die zulässigen Arbeitshöhen - Höhe über alles - der einzusetzenden Baumaschinen und Geräte (Baukräne und andere Hebezeuge, Bau-gerüste, Förderbänder etc.) und die Bauhöhen geplanter Bauvorhaben (Beleuchtungsanlagen, etc.) zur Gewährleistung der VDE gemäßen Sicherheitsabstände einer Begrenzung.

Im Zuge der einzelnen Baugenehmigungsverfahren müssen uns die Bauunterlagen (Lageplan und Bauzeichnung mit Angabe der Niveauhöhen) zur Prüfung der Sicherheitsabstände zugesandt werden.

Unserer Prüfung liegt die DIN EN 50341-1 für die im Freileitungsschutzbereich zulässigen Bauhöhen und die DIN VDE 0105/10.97, für die Gewährleistung der Sicherheitsabstände auf der Baustelle zugrunde.

Im Freileitungsschutzbereich müssen zur Fahrbahnoberfläche neu geplanter Straßen und Fahrwege die Sicherheitsabstände gemäß DIN EN 50341-1 gewährleistet sein. Zur Prüfung und Abstimmung benötigen wir die Straßenbaupläne (Lageplan, Höhen- und Querprofil) frühzeitig.

Vorgesehene Reklameeinrichtungen, Fahnenstangen sowie Beleuchtungseinrichtungen sind innerhalb des Leitungsschutzbereiches mit uns abzustimmen.

Aufschüttungen, Dämme, Erdwälle etc. oder Zwischenlagerungen dürfen innerhalb des Schutzbereiches der Hochspannungsfreileitung nur bis zu der von uns zugelassenen Niveauhöhe vorgenommen werden, da andernfalls Lebensgefahr besteht.

Hochwüchsige Bäume dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereiches nicht angepflanzt werden, weil die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist.

Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze, wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringer Wuchshöhe einen ausreichenden dauerhaften Abstand zu den Leiterseilen einhalten.

Die am 01.01.1997 in Kraft getretene 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes hat Grenzwerte für die elektrische Feldstärke und die elektromagnetische Flussdichte von Niederfrequenzanlagen (Hochspannungsfreileitungen) festgelegt, bei deren Einhaltung eine gesundheitliche Beeinträchtigung des menschlichen Organismus ausgeschlossen werden kann.

Diese Grenzwerte werden beim Betrieb unserer Hochspannungsfreileitung eingehalten.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Veränderte Anforderungen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht. Die Belange der e.on Netz GmbH sind Gegenstand des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

8. Ergebnis der erneuten Anhörung der Umlandgemeinden (zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung):

Die benachbarten Gemeinden wurden im weiteren Verfahren erneut beteiligt. Im Rahmen der erneuten Beteiligung wurden folgende Stellungnahmen abgegeben:

8.1 Die Stadt Delmenhorst – Der Oberbürgermeister – hat mit Schreiben vom 26.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

die Unterlagen zur Trägerbeteiligung sind am 17.08.07 (Posteingangsstempel) bei der Stadt Delmenhorst eingegangen. Als Verfahrensunterlagen zur 64. Flächennutzungsplanänderung / B212neu wurden vorgelegt:

- Planzeichnung zur 64. FNP-Änderung (Stand: 12.06.07),
- Begründung mit Umweltbericht (Stand: 12.06.07).

Nach Durchsicht und Prüfung der vorgelegten Unterlagen bestehen aus Sicht der Stadt Delmenhorst hinsichtlich der 64. Flächennutzungsplanänderung nachfolgende Bedenken:

Die B 212neu ist die zentrale Zu- und Abführung der A 281 auf Niedersächsischem Gebiet. Grob hat die A 281 eine Transportleistung von ca. 44.000 Kfz/Tag, die B212neu etwa 22.000 – 25.000 Kfz/ Tag. Die B 212neu ist erkennbar für die A 281 unverzichtbar. Bei der Wirkungsbeurteilung der B 212neu ist somit die A 281 einzustellen und umgekehrt. Dies ist nicht in ausreichender Weise geschehen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der B 212 hat die Stadt Delmenhorst folgendes beschlossen:

Die Stadt Delmenhorst unterstützt grundsätzlich den Neubau der B212 und begrüßt die Verbesserung der dadurch entstehenden Verkehrsverhältnisse im Raum Wesermarsch, Berne, Lemwerder, Ganderkesee und Bremen. Es wird aber nicht akzeptiert, dass die Bürger der Stadt Delmenhorst zusätzlichen Verkehr ertragen sollen.

Aus diesem Grund wird die Realisierung einer Verbindungsstraße zwischen einer der Varianten im Bereich Mühlenhaus der B212 im Norden und der A28 im Süden gefordert. Diese Maßnahme ist zeitgleich zur Realisierung der B212 durchzuführen. Die Südvariante wird abgelehnt!

Hieraus ergibt sich für die B 212 auf dem Gebiet der Stadt Bremen eine Trassenführung mit dem Übergabepunkt Mühlenhaus.

Vorweg stelle ich hiermit die zentralen Argumente dar, um im zweiten Teil die Details darzustellen:

A. Baurecht und Eu-Umweltrecht

Ein zentraler Argumentationsstrang zur Erforderlichkeit der 64. Änderung des Flächennutzungsplanes ist die Änderung im EU-Umweltrecht (Festlegung von FFH und Natura 2000 Gebieten). Für die Realisierung der B 212neu wurde postuliert, dass eine Streckenführung über die seit 1981 bestehende Flächennutzungsplandarstellung rechtlich nicht mehr möglich wäre. Diese Rechtsauffassung ist nicht korrekt. Natürlich setzt sich die seit 1981 bestehende FNP-Darstellung gegen die Änderung des EU-Umweltrechtes der letzten Jahre durch. In keiner der durch das Land Bremen in Auftrag gegebenen Rechtsexpertisen der vergangenen Jahre wurde dieser doch offensichtliche Sachverhalt genauer betrachtet.

B. A 281 und die Wirkungen

Die A 281 verbindet die A 27 mit der A 1. Sie entlastet weite Bereiche der Stadt Bremen, insbesondere die westlichen Stadtteile und verbessert massiv die Anbindung von zwei der drei zentralen wirtschaftlichen Wachstumsmotoren im Stadtgebiet Bremen, das GVZ und die Airport-City. Bedauerlicherweise scheint der vollständige Lückenschluss der A 281 nicht zu gelingen: Die Anbindung mittels Bauabschnitt 5 zur A 1 nördlich von Brinkum schwächelt.

Ohne diese Anbindung in leistungsfähiger Form ist für die Verkehre von der A 27 und dem GVZ in Richtung A 1 und A 28 (und entgegengesetzt) die Fahrt durch das Stadtgebiet Delmenhorst erheblich zeit- und damit kostensparender.

Auch die von Ihnen zurzeit betriebenen Überlegungen, über die Anschlussstelle Arsten die Anbindung an die A 1 zu erreichen, stellt keine ernsthafte Lösung dar. Im Bundesverkehrswegeplan wird die Maßnahme Bremen/weiterer Bedarf/Nr.14 nicht einmal sachlich korrekt aufgeführt und außerdem in eine weite unsichere Zukunft gerückt.

Es ist sicher nicht sachgerecht, eine neue Autobahnplanung (A 281) unvollständig und wage zu halten und den entstehenden Verkehrsmengen die 'Umleitung' über die B 212neu und damit durch Delmenhorst anzubieten.

C. weitere Auswirkungen

Eine erfolgreiche Planungskonzeption der A 281 und der B 212neu hätte die Frage beantworten müssen, welche Planvariante zu einer Minderung sämtlicher negativer Auswirkungen führt. Dies ist erkennbar nicht geschehen.

Im Einzelnen:

- Verkehrliche Auswirkungen auf das Stadtgebiet der Stadt Delmenhorst

Aufgrund der Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2015 wird deutlich, dass es für den Ortsteil Deichhausen von entscheidender Bedeutung ist, ob der Übergabepunkt Stromer Landstraße oder Mühlenhaus gewählt wird. In jedem Fall wird es zu einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Stedinger Landstraße bzw. Stedinger Straße kommen, mit den negativen Folgen wie zunehmende Verlärmung und Abgasemission.

Durch die Anbindung der linken Weserseite an die A 281 ergeben sich neue Routen zwischen dem Bereich des GVZ und der A 28, die nun über das westliche Stadtgebiet von Delmenhorst verlaufen. Insbesondere der Straßenzug Stedinger Landstraße/ Dwostraße/ Landwehrstraße/ Dwoberger Straße/ Oldenburger Straße und Wildeshauser Straße sind davon betroffen.

Der durch den Neubau der B212 erzeugte Durchfahrtsverkehr hat eine Größenordnung von 6000 Kfz/d. Diese zusätzliche Verkehrsbelastung kann von den o.g. Straßen nicht aufgenommen werden.

In der vorliegenden FNP-Änderung wird auf eine Stärkung der Wirtschaftskraft in der strukturschwachen Unterweserregion und auch in Delmenhorst hingewiesen. Diese Aussage ist für Delmenhorst nur schwer nachvollziehbar, wo doch zu erwarten ist, dass es sich in Delmenhorst um reine Transitverkehre handeln wird. Auch die weiteren Vorteile, die in der 64. FNP-Änderung genannt werden (Entlastung der L 877 und L 875, Reduzierung der Emissionen und somit positive Auswirkung auf die Bevölkerung, Erhöhung der Verkehrssicherheit) wird es für die Stadt Delmenhorst nicht geben.

Die zu erwartenden Beeinträchtigungen der Vogelschutzgebiete können durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen kompensiert werden. Kompensationsmöglichkeiten für die Stadt Delmenhorst und ihre Bürger wurden weder erwähnt noch untersucht.

Aus verkehrlicher Sicht kann weiteren Planungen nur zugestimmt werden, wenn die Möglichkeit der Entwicklung von Alternativrouten zwischen der B 212neu und der B 212alt, die das Stadtgebiet Delmenhorst nachhaltig entlasten, untersucht werden.

- Auswirkungen aus immissionsschutzrechtlicher und –technischer Sicht

Es bestehen erhebliche Bedenken, da die Prüfung der Trassenvarianten durch die Anschlussplanung auf Niedersächsischem Gebiet insbesondere im Bereich Delmenhorst Deichhausen / Sandhausen sich in bezug auf Schall- und Schadstoffimmissionen erheblich negativ auf die Schutzgüter Mensch und Tier sowie auf den Erholungsraum (LSG DEL 3,4 und 8) auswirken.

- INTRA -Endbericht

Wie bereits mit unserem Schreiben vom 17.01.2005 zum FNP-Änderungsverfahren (Stand: Oktober: 2003) ausgeführt, möchte ich nochmals auf den Endbericht zu INTRA (Endbericht 2004) verweisen.

Im Endbericht zu INTRA wird (vgl. S. 93) ausgeführt, dass "zur Klärung des Streckenverlaufes im Bereich Lemwerder – Delmenhorst – Übergabepunkt an der Landesgrenze bis zum Anschluss an die A 281 eine auf Konsens orientierte Abstimmung der Kommunen (Stadt Delmenhorst, Gemeinden Hude, Ganderkesee, Lemwerder, Berne sowie Landkreise Oldenburg und Wesermarsch) unter Einbeziehung der beiden Länder Bremen und Niedersachsen erforderlich ist." Diese Abstimmung hat bis zum heutigen Tag nicht stattgefunden.

- Städtebauliche Wirkungen

Die Verlagerung der Verkehrsmengen, von der A 281 auf Delmenhorster Stadtstraßen mittels der Streckenführung der B 212neu, hat eine großräumige Verlärmung und Schadstoffbelastung im Stadtgebiet zur Folge. Bestehende Wohnquartiere werden zerteilt, eine Überquerung der betroffenen Straßen ist nur noch an Signalanlagen möglich. Entlang der betroffenen Straßenzüge wohnen einige tausend Menschen. Die gesundheitlichen Schädigungen wären erheblich. Die dortigen Wohngebäude werden massiv in ihrem Wert gemindert. In der Konzeption der Abwägung ist es nicht erkennbar, dass den Individualrechten ausreichend Gewicht und Raum gegeben wurde.

- Fazit

Aufgrund der Verkehrsprognose ist zusammenfassend festzustellen, dass mit dem Bau der A 281 und dem bislang vorgesehenen Trassenverlauf der B 212neu unverträglich hohe Verkehrsbelastungen für die Stadt Delmenhorst zu erwarten sind. Aus diesem Grund sollte vor dem Raumordnungsverfahren, wie im INTRA-Endbericht dargestellt, eine auf Konsens orientierte Abstimmung zur Klärung des Streckenverlaufes, erfolgen.

INTRA ist durch die Räte der Städte und Gemeinden mit einer Selbstbindung beschlossen worden. Ich bitte Sie daher, das Verfahren zur Änderung des FNP zeitlich und inhaltlich auf das zurzeit auf niedersächsischer Seite laufende Raumordnungsverfahren abzustimmen.

Die 64. Flächennutzungsplanänderung der Freien Hansestadt Bremen erfolgt zeitlich verfrüht. Zunächst sind die Ergebnisse der Trassenfindung auf niedersächsischer Seite abzuwarten, so dass insgesamt eine fach- und sachgerechte Abwägung aller Belange erfolgen kann.

Diese selbstverständliche Forderung ist unter dem Aspekt zu bewerten, dass die Stadt Delmenhorst die sog. Grobprüfung des Übergabepunktes (Raumordnungsverfahren B 212) als rechtlich zweifelhaft bewertet. Dies wird im Raumordnungsverfahren deutlich gemacht.

Hieraus ergibt sich, dass die Stadt Delmenhorst eine Trassenführung mit dem Übergabepunkt Stromer Landstraße ablehnt.

Um eine Durchschrift der Entscheidung wird gebeten.

Nach Abschluss des Planverfahrens bitte ich um eine Kopie des rechtskräftigen Bauleitplans einschließlich des Begründungstextes.

Beschlussvorlage 07/50/020/BV-R

Status: **ÖFFENTLICH**

Neubau der B 212

Beratungsfolge

| Datum | Gremium | Zuständigkeit |
|------------|---|---------------|
| 25.09.2007 | Ausschuss für Planen, Bauen, Umweltschutz, Landwirtschaft und Verkehr | Vorberatung |
| 26.09.2007 | Verwaltungsausschuss | Vorberatung |
| 11.10.2007 | Rat der Stadt Delmenhorst | Entscheidung |

| | | |
|---|---------------------------------|---------------------------|
| Federführende Organisationseinheit: | Unterzeichner: | Datum der Unterzeichnung: |
| Fachbereich Planen, Bauen, Umweltschutz, Landwirtschaft und Verkehr | Brünjes (FBL) de La Lanne (VwV) | 19.09.2007 |

Sachstand:

a.) Veranlassung

Für den Neubau der B 212 zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen wurde vom Landwirtschaftsministerium (Regierungsvertretung Oldenburg) das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Die Stadt Delmenhorst wurde aufgefordert, bis zum 3.10.2007 eine Stellungnahme abzugeben. Hierzu wurden der Stadt die Unterlagen des Antragstellers (Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg) zugeschickt. Da die von der Landesbehörde gesetzte Frist seitens der Stadt nicht eingehalten werden kann, wurde um eine Fristverlängerung gebeten. Eine Fristverlängerung wurde bis zum 17.10.2007 gewährt.

b.) Bisherige Verfahrensweise

Aufgrund des engen Zeitrahmens hat die Verwaltung kurz nach Eingang der Unterlagen eine Informationsveranstaltung durchgeführt und im Fachausschuss 5 am 6.09.2007 und im Ortsrat am 18.09.2007 über den Sachstand berichtet. Parallel hierzu wurde eine Beteiligung der diesbezüglichen städtischen Dienststellen durchgeführt. Deren Stellungnahmen liegen nunmehr vor, so dass die Verwaltung einen Beschlussvorschlag unterbreiten kann.

c.) Inhalt des Raumordnungsverfahrens

c.1.) Historie

Im Mai 1995 wurde erstmalig ein Raumordnungsverfahren für die B 212neu für den Abschnitt zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze HB/Niedersachsen eingeleitet. Für den Bereich der Stadt Delmenhorst wurde die Lage des Übergabepunktes an der Landesgrenze intensiv erörtert. Die Stadt hatte sich für den Übergabepunkt "Mühlenhaus" ausgesprochen – landesplanerisch festgestellt wurde jedoch der Übergabepunkt "Stromer Landstraße". Das Ergebnis wurde von der Stadt nicht akzeptiert. Auf Grundlage einer umfassenden Ausarbeitung durch die Stadt konnte erreicht werden, dass die Landesregierung eine erneute raumordnerische Überprüfung angeordnet hat. Im Mittelpunkt dieser raumordnerischen Überprüfung sollte die Lage des Übergabepunktes stehen, da das ROV keine ausreichende länderübergreifende Betrachtung vorgenommen hatte.

Die erneute raumordnerische Überprüfung ist nunmehr am 3.08.2007 eingeleitet worden.

c.2.) Allgemeines

Die vorgelegten Unterlagen enthalten

- die Verkehrsuntersuchung
- die Umweltverträglichkeitsstudie
- die Grobprüfung des Übergabepunktes
- einen Erläuterungsbericht.

c.3.) Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsbelastungszahlen weichen völlig von den Daten der ersten Verkehrsuntersuchung, die eine Grundlage des ersten Raumordnungsverfahrens war, ab.

1. wichtiger Aspekt

Im Rahmen der ersten Verkehrsuntersuchung stellte sich die Lage des Übergabepunktes als Problem heraus. Das Land Nds. hatte den Übergabepunkt Stromer Landstraße raumordnerisch festgestellt – der Rat der Stadt hatte sich für den Übergabepunkt Mühlenhaus entschieden. Auf Grundlage der neuen Verkehrsuntersuchung ergibt sich folgende Situation bezüglich des Übergabepunktes:

- Die Variante Mühlenhaus ergäbe eine Verkehrszunahme von 7.000 Kfz/d auf 20.000 Kfz/d (+ 13.000 Kfz/d) in der Ortsdurchfahrt Deichhausen.
- Die Variante Stromer Landstraße ergäbe hingegen eine Verkehrsabnahme von 7.000 Kfz/d auf 2.000 Kfz/d (- 5.000 Kfz/d) in der Ortsdurchfahrt Deichhausen. Zu beachten ist aber, dass die neue B 212 mit einem Abstand parallel zur Ortsdurchfahrt geführt werden würde. Auf dieser Trasse würden sich 12000 Kfz/d einstellen. Hinsichtlich der Schallbelastungen der Grundstücke an der Ortsdurchfahrt würden aber die Grenzwerte eingehalten.

2. wichtiger Aspekt

- Die Variante Stromer Landstraße ergäbe eine Verkehrsbelastungszunahme auf der Stedinger Landstraße (sdl. der B 212neu) von 11.000 Kfz/d auf 22.000 Kfz/d – die Variante Mühlenhaus würde eine Belastungszunahme von 11.000 Kfz/d auf 20.000 Kfz/d bewirken. Hieraus ergibt sich, dass beide Varianten eine erhebliche Verkehrszunahme auf der Stedinger Landstraße bewirken würden. Die Variante Mühlenhaus stellt sich etwas günstiger dar als die Variante Stromer Landstraße. Unter Berücksichtigung der Überlegungen zum Übergabepunkt kann der Unterschied der beiden Varianten aber vernachlässigt werden.
- Der durch den Neubau der B 212 erzeugte Durchfahrtsverkehr (Stedinger Str., Dwostr., Wildeshäuser Str.) hat eine Größenordnung von 6.000 Kfz/d. Dieser Verkehr fließt hauptsächlich über die B 213 in und aus Richtung Wildeshausen. Ein anderer Strom fließt über die A 28 in Richtung Oldenburg ab.
- Innerhalb des Stadtgebietes gibt es aber auch Straßen, die eine Entlastung durch den Neubau der B 212 erfahren. Es handelt sich hauptsächlich um die Syker Str. und Bremer Str.

c.4.) Grobprüfung

Die Grobprüfung des Übergabepunktes hat sich mit folgenden Aspekten auseinandergesetzt:

- Straßenbau / Verkehr
- EU-Schutzgebiete
- Naturschutz
- Wasserwirtschaft
- Siedlungsentwicklung
- Landwirtschaft

Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Varianten im Übergabebereich Stromer Landstraße Linien mit ausgewogener Problemdichte sind. Es drängt sich, wie die Grobprüfung unter Berücksichtigung der FFH-Schutzgebiete ergibt, keine signifikante bessere Alternative mit anderem Übergabebereich auf.

c.5.) Vorschlag der Nds. Behörde für Straßenbau und Verkehr

Für das Raumordnungsverfahren werden nur die Varianten mit einem Übergabebereich Stromer Landstraße weiterverfolgt. Für den Bereich der Stadt Delmenhorst gibt es eine Vorzugstrasse und eine Trassenvariante (Anlage 1).

d.) Stellungnahme der Stadt Delmenhorst
d.1.) Stellungnahme der Fachdienste / Zusammenfassung

Nachfolgend sind die Hinweise der einzelnen Fachdienste zusammengefasst dargestellt. Die jeweils vollständigen Stellungnahmen sind in der Anlage 2 beigefügt.

- Entlang der Hauptverkehrsachsen zwischen der B 212 neu, der A 28 und der A 1 befinden sich zahllose Grundstücke mit Wohngebäuden. Die deutliche Verkehrsbelastungszunahme, gerade auch des nächtlichen Lkw-Verkehres, geht einher mit der Verschlechterung der Wohnlagen. Die Akzeptanz der Wohnungen und Wohngebäude an diesen Hauptverkehrsstraßen würde sich demzufolge erheblich verringern. Die Folge wären Leerstände, die mit keinem städtebaulichen Mittel zu korrigieren wären.
- Bei allen Trassenvarianten werden landwirtschaftliche Flächen und Wirtschaftsgebäude überplant bzw. sind unmittelbar berührt. Dies wirkt sich direkt auf die Lebensperspektiven der Bewohner aus (Verlust von Wohngebäuden / Wirtschaftsgebäuden). Ebenso werden die zu bewirtschafteten Flächen zerschnitten.
- Aus kulturhistorischer Sicht sind ausgewiesene Baudenkmäler von sehr hoher Bedeutung, da diese die historisch gewachsene Kulturlandschaft prägen. Bei allen vorgestellten Varianten ist jedoch die Überplanung und ggf. Abriss eines Baudenkmals durch den Knotenpunkt 3 (Stedinger Landstraße 84) vorgesehen. Aus denkmalrechtlicher Sicht wäre daher zu prüfen, ob eine Umsiedlung des Wohn- Wirtschaftsgebäudes Stedinger Landstraße 84 möglich und realisierbar ist.
- Die vorgelegten Variantenprüfungen der Raumordnungsplanung zum Neubau der B 212neu widersprechen den Grundsätzen des § 47 und § 50 des BImSchG und werden daher wegen ihrer erheblichen Auswirkungen auf Mensch, Tiere, Pflanzen in den Wohngebieten innerhalb der Stadtgrenzen von Delmenhorst (Bereiche Deichhausen und Sandhausen) sowie ländlichen Bereichen und ruhigen Gebieten abgelehnt.
- Die Stadt muss erhebliche Investitionen tätigen, um die zusätzlich vorausgesagte Verkehrsbelastung aufnehmen zu können.
- Die Anschlussbahn Delmenhorst – Lemwerder soll weiterhin für den Bahnbetrieb aufrecht erhalten bleiben. Dies wurde von der Gemeinde Lemwerder und der Stadt Delmenhorst vereinbart und beschlossen.
- Aufgrund der Verkehrsbelastungen im Prognosejahr 2015 wird deutlich, dass es für den Ortsteil Deichhausen von entscheidender Bedeutung ist, ob der Übergabepunkt Stromer Landstraße oder Mühlenhaus gewählt wird. In jedem Fall wird es aber auch zu einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Stedinger Landstraße bzw. Stedinger Straße kommen.
- Zu den vorgelegten Planunterlagen (Grobprüfung / UVS zur Planung der B 212neu) bestehen mehrere Anregungen und Bedenken, die sowohl im Text als auch in den Karten zu ergänzen/ zu verbessern sind.
- Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen Anregungen und Bedenken, die sowohl die Gewässerunterhaltungspflicht als auch erforderliche Genehmigungen betreffen.
- Aufgrund der Verkehrsprognose wird deutlich, dass mit dem Bau der A 281 und dem bislang vorgesehenen Trassenverlauf der B 212 nicht haltbare Verkehrsbelastungen im innerörtlichen Straßennetz der Stadt Delmenhorst zu erwarten sind. Aus diesem Grund sollte vor dem Raumordnungsverfahren, wie im INTRA-Endbericht dargestellt, eine auf Konsens orientierte Abstimmung zur Klärung des Streckenverlaufes erfolgen. INTRA ist durch die Räte der Städte und Gemeinden mit einer Selbstbindung beschlossen worden. Daher ist von der Stadt Delmenhorst darauf zu dringen, dass eine entsprechende konsensorientierte Abstimmung zu erfolgen hat.
- Diese Abstimmung sollte auf den Erkenntnissen der vorliegenden Verkehrsprognose basieren und muss bei einer Weiterverfolgung der Planung für die A 281 unbedingt eine Lösung des Transitverkehrs hin zur A 28 und A 1, ohne eine unzumutbare Belastung des innerörtlichen Straßennetzes der Stadt Delmenhorst, berücksichtigen.

- Insgesamt ist festzustellen, dass der Vorhabenträger der B 212neu und Antragsteller für das ROV (Nds. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr, Oldenburg) bei den Vorbereitungen des ROV und bei der Erarbeitung der Unterlagen für das ROV die agrarstrukturelle Entwicklungsplanung (AEP) fehlerhaft interpretiert und wiedergegeben hat. Wenn sich in den aktuellen Unterlagen zum ROV auf die AEP bezogen wird, so muss sowohl die südliche als auch die nördliche Trassenvariante, die in der AEP dargestellt sind, berücksichtigt werden.
- In den Unterlagen zum ROV liegt eine Grobprüfung im Rahmen des ROV für die länderübergreifende Beurteilung unterschiedlicher Übergabebereiche für die B 212neu aus dem Mai 2007 vor. Zu diesem Zeitpunkt war der Auftraggeber (Nds. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr, Oldenburg) bereits in Kenntnis der o. g. Ergebnisse der Verkehrsprognose. Trotzdem wurde der Untersuchungsbereich der Grobprüfung so abgegrenzt, dass es keine Alternativen in der Straßenplanung gibt, die die unzumutbaren Verkehrsbelastungen im innerörtlichen Straßennetz der Stadt Delmenhorst verhindern würden. Diese fehlerhafte Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist zu kritisieren und führt dazu, dass die Unterlagen überarbeitet werden müssen.
- Mit dem Bau des Weser-Tunnels im Verlauf der A 281 und dem Bau der B 212neu wird das innerstädtische Straßennetz der Stadt Delmenhorst unzumutbar belastet. Somit ist die derzeitige Verkehrsplanung des überörtlichen Straßennetzes mit der A 281 und der B 212neu unvollständig. Die Verkehrsbeziehung von der A 281 in die südwestliche Richtung hin zu der A 28 und der A 1, als wichtige Ost-Westverbindung im europäischen Straßennetz, wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Dieser Umstand ist seitens der Stadt Delmenhorst nicht zu akzeptieren und im Hinblick auf die Kernaufgaben der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unverständlich.
- Mit den Ergebnissen der vorliegenden Verkehrsprognose wird deutlich, dass mit dem Bau der A 281 und der B 212neu eine Ortsumgehung für Delmenhorst in Richtung A 28 und A 1 erforderlich ist, um den für das Jahr 2015 prognostizierten Transitverkehr (mit einem hohen Anteil LKW-Verkehr in der Region Bremen/Niedersachsen) bewältigen zu können. Diese Erkenntnis müsste vor der Erstellung der Unterlagen und der Einleitung des ROV auch bei der Landesbehörde vorgelegen haben. Daher ist es fehlerhaft, wenn eine unvollständige Planung des zukünftigen überörtlichen Verkehrsnetzes in ein ROV eingebracht wird.
- Nach Durchsicht und Bewertung der Verkehrsprognose wird deutlich, dass der Bau der B 212neu, zwischen der Grenze der Gemeinden Berne und Lemwerder hin zur Landesgrenze Niedersachsen/Bremen mit dem Anschluss an die A 281, vorrangig dem Zweck dient mehr Verkehr auf die A 281 zu führen, um damit ein geplantes mautpflichtiges, weil privat finanziertes Straßenbauvorhaben, zu ermöglichen und wirtschaftlich abzusichern.
- Die Unterlagen zum vorliegenden ROV der B 212neu sind mangelhaft und können damit nicht als Abwägungsmaterial für eine landesplanerische Feststellung genutzt werden. Dies sollte dem Niedersächsischen Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz so durch die Stadt Delmenhorst mitgeteilt werden.
- Nach Abschluss dieser konsensorientierten Abstimmung sollte nochmals die Verkehrsprognose mit dem dann vorliegenden geplanten Straßennetz aktualisiert werden, um die entsprechenden Auswirkungen kennen zu lernen. Erst danach kann ein erneutes ROV mit einem aktualisierten Datenbestand aller Themenbereiche eingeleitet werden. Diese Vorgehensweise sollte der Landesregierung mit den sonstigen Stellungnahmen der Stadt Delmenhorst zum vorliegenden ROV zur Kenntnis gegeben werden.
- Der Bau der A 281 und des Wesertunnels mit einer Anbindung an das Straßennetz der Stadt Delmenhorst stellt aus Sicht der Stadtentwicklung eine historische Veränderung dar. Die Verkehrsanbindung der Stadt Delmenhorst an das Oberzentrum Bremen würde zukünftig neben der Bahnverbindung und der B 75 durch eine nördliche Verbindung verbessert werden. Dies hat wesentliche Auswirkungen, weil zwischen Delmenhorst und Bremen starke Pendlerverflechtungen bestehen. Gleichzeitig würden mit dem Wesertunnel die nördlichen Stadtteile Bremens, rechts der Weser (Gröpelingen, Oslebshausen, Burg-Grambke und Bremen-Nord) und die Landkreise Osterholz und Cuxhaven wesentlich leichter und schneller erreichbar sein. Diese Verbesserung gilt auch für den nördlichen Bereich der Gemeinde Ganderkesee.

Eine günstige und schnelle Straßenverkehrsanbindung nach Bremen ist im Stadtnorden Delmenhorsts (ebenso wie der Gemeinde Ganderkesee) mit Entwicklungsimpulsen für die Siedlungsentwicklung verbunden. Daher ist die Trassierung der B 212neu und eine notwendige Straßenverbindung zwischen A 28 und A 281, auch vor dem Hintergrund der Entwicklungsimpulse für die Siedlungsentwicklung, zu beurteilen.

- Falls die o.g. geforderte zu schaffende Verkehrsanbindung zwischen A 28 und A 281 unterbleiben würde, wäre nach den vorliegenden Unterlagen des ROV der Planfall 1, wie in der Prognose dargestellt (Verzicht auf die B 212neu) ohne Anschluss an die A 281, der günstigste Planungsfall, um unzumutbare Belastungen des innerörtlichen Straßennetz der Stadt Delmenhorst zu verhindern.

Auch im Hinblick auf die Verkehrsanbindung der Delmenhorster Gewerbebetriebe und die zu erwartenden Auswirkungen des Jade-Weser-Ports mit den Hinterlandverkehren wäre der Planfall 1 ohne B 212neu für Delmenhorst akzeptabel. Die Hinterlandverkehre des Jade-Weser-Ports lassen sich im wesentlichen über die A 28 abwickeln. Die Gewerbegebiete der Stadt Delmenhorst befinden sich überwiegend im Anschlussbereich der A 28 und nicht im Stadtnorden. Auch die Erreichbarkeit der A 281 ohne B 212neu ist für die Delmenhorster Unternehmen und Bürger über die B 75 wie bisher möglich und zumutbar.

d.2.) Zusammenfassende Bewertung der Stellungnahmen

Die Stellungnahmen der städtischen Dienststellen (siehe d.1. und Anlage 2) beziehen sich auf sehr unterschiedliche Aspekte. Eine zentrale Rolle spielen verkehrsplanerische Gesichtspunkte, da der Verkehr sich auf die Siedlungsentwicklung bzw. auf das Wohnen erheblich auswirkt.

Die vorgelegte Verkehrsuntersuchung macht deutlich, dass die Realisierung sowohl der Variante Mühlenhaus als auch der Variante Stromer Landstraße eine erhebliche Verkehrsbelastung einiger Delmenhorster Hauptverkehrsstraßen bewirken würde. Diese zusätzliche Belastung baut sich zwar in Richtung Süden ab, es darf aber nicht verkannt werden, dass ca. 6.000 Kfz/d die Stadt durchfahren würden. Sie würden den Straßenzug Stedinger Straße, Dwostraße, Landwehrstraße, Dwoberger Str., Oldenburger Str. und die Wildeshauser Straße zur A 28 benutzen. Hieraus wird deutlich, dass der Neubau die B 212 einerseits eine Entlastung der alten B 212 bzw. der Bewohner entlang der alten Trasse bewirken würde, andererseits würden aber Delmenhorster Bürger belastet. Der Sinn der Planung stellt sich damit in Frage.

Grundsätzlich ließe sich dieses Problem lösen, wenn der Durchfahrtsverkehr verhindert werden würde. Dies könnte durch verkehrsregelnde Maßnahmen erreicht werden (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h; Abbiegeverbote; Fahrbahneinengungen; ...). Problematisch dabei ist, dass diese Maßnahmen auch Auswirkungen auf den sogenannten Ziel- und Quellverkehr haben, also auf den innerstädtischen Verkehr. Eine solche Lösung ist auch fragwürdig, weil der Bundesverkehrswegeplan für Infrastrukturmaßnahmen des Bundes fordert, dass diese der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf die Stadtqualität.

Will man die Problematik im Interesse der Delmenhorster Bürger lösen, bleibt als einzige Möglichkeit der Bau einer Umgehungsstraße zwischen der neuen B 212 im Norden und der A 28 im Süden.

Eine solche Umgehungsstraße könnte westlich von Delmenhorst (auf dem Gebiet der Gemeinde Ganderkesee) angeordnet werden. Sie könnte die notwendige Verbindungsfunktion übernehmen. Von der Straßenbauverwaltung wäre die Realisierung im Zusammenhang mit dem Neubau der B 212 zu fordern.

Unabhängig hiervon sollte mit der Gemeinde Ganderkesee erörtert werden, ob der Bau einer solchen Straße eine Chance darstellen könnte, gemeinsame Projekte im Bereich der Gewerbe- und Wohnbauflächenentwicklung zu forcieren (Entwicklungssachse).

Werden die weiteren Stellungnahmen der Fachdienste in die Überlegungen einbezogen, wird deutlich, dass auch diese die Forderung der Realisierung der B 212neu mit dem Übergabepunkt Mühlenhaus stützen. So würde die Variante Stromer Landstraße den Ortsteil Deichhausen von der Stadt Delmenhorst abtrennen und es würden die auf dem Stadtgebiet vorhandenen Naturräume, wie Landschaftsschutzgebiete und besonders geschützte Biotop nach §§ 28 a und b NNatSchG

erheblich beeinträchtigt.

Insgesamt sollte deshalb im Rahmen des Raumordnungsverfahrens gefordert werden, dass der Neubau der B 212 nur dann unterstützt wird, wenn eine der Nordvarianten im Bereich Mühlenhaus realisiert wird und zeitgleich der Bau einer Umgehungsstraße erfolgt.

e.) F-Plan Verfahren

Für den Abschnitt der B 212neu zwischen Landesgrenze und A 281 wird parallel ein F-Plan-Änderungsverfahren durchgeführt.

Mit Schreiben vom 17. August 2007 (Posteingang) wurde die Stadt am Verfahren zur 64. Änderung (B 212neu) beteiligt. Als Verfahrensunterlagen zur 64. Flächennutzungsplanänderung (Stand: 12.06.07) wurde die Planzeichnung der 64. Änderung, die Begründung zur FNP-Änderung und der Umweltbericht, vorgelegt. Abgabetermin der Stellungnahme ist der 28. September 2007. Schriftlich wurde eine Verlängerung bis zum 17.10.07 erbeten, eine Rückmeldung ist noch nicht erfolgt.

In der Stellungnahme soll der Stadt Bremen dargelegt werden, dass die 64. Flächennutzungsplanänderung zeitlich verfrüht erfolgt. Des weiteren soll ausgeführt werden, dass zunächst die Ergebnisse der Trassenfindung auf niedersächsischer Seite abzuwarten sind, so dass insgesamt eine fach- und sachgerechte Abwägung aller Belange erfolgen kann.

Im übrigen soll auch für das F-Plan-Änderungsverfahren in Bremen gefordert werden, dass der Neubau der B 212 nur dann unterstützt wird, wenn eine der Nordvarianten, im Bereich Mühlenhaus, realisiert wird und zeitgleich der Bau einer Umgehungsstraße erfolgt.

Ergebnis:

Die Stadt Delmenhorst unterstützt grundsätzlich den Neubau der B 212 und begrüßt die Verbesserung der dadurch entstehenden Verkehrsverhältnisse im Raum Wesermarsch, Berne, Lemwerder, Ganderkesee und Bremen. Es wird aber nicht akzeptiert, dass die Bürger der Stadt Delmenhorst zusätzlichen Verkehr ertragen sollen.

Aus diesem Grund wird die Realisierung einer Verbindungsstraße zwischen einer der Varianten im Bereich Mühlenhaus der B 212 im Norden und der A28 im Süden gefordert. Diese Maßnahme ist zeitgleich zur Realisierung der B 212neu durchzuführen.

Die Verwaltung wird beauftragt eine entsprechende Stellungnahme abzugeben.

Anlagen:

1. Trassenverlauf
2. Stellungnahmen der Fachdienste

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die in der Stellungnahme von Delmenhorst und der zugehörigen Anlage eingebrachten Anregungen werden im Folgenden nach thematischen Blöcken geordnet beantwortet. Soweit sich die Argumentation auf das niedersächsische Raumordnungsverfahren und die zugehörige UVS bezieht, wird diese mit betrachtet, da in die Bremer Abwägung raumstrukturelle Auswirkungen des Gesamtprojektes mit einfließen müssen.

- Zu: Verkehrliche Zusammenhänge, Mauttunnel, Bundesverkehrswegeplan

Zu dem vorgebrachten Argument, es könne nicht akzeptiert werden, dass die Bürger Delmenhorsts zusätzlichen Verkehr ertragen müssten, wird festgestellt, dass die Verkehrszunahmen nicht nur relativ unabhängig von der Trassenwahl in Bremen sind. Hinzu kommt, dass die Maßnahme – die Delmenhorst ja grundsätzlich begrüßt – insgesamt zu Verkehrsverlagerungen mit Entlastungs- und Belastungswirkungen führt.

Zu der Kritik, es solle ein privat finanziertes Straßenbauvorhaben wirtschaftlich abgesichert werden und die verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen A 281 und B 212n seien nicht hinreichend in die Abwägung eingestellt worden, wird festgestellt, dass es nicht vorrangiges Ziel der Realisierung der B 212n ist, die Bema- tung des Wesertunnels wirtschaftlich zu gestalten. Eine solche Begründung für eine Bundesfernstraße widerspricht dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) und den Kriterien für die Einstufung in den vordringlichen Bedarf. Vielmehr geht es darum, die Leistungsfähigkeit der BAB 281 im Gesamttraum zu nutzen und zudem regional beabsichtigte Effekte einzuleiten (u. a. Häfenanbindung, Verbindung von Wirt- schaftsräumen, Anbindung der Gebiete rechts der Weser, Verbesserung der Pend- lerbeziehungen mit dem Oberzentrum).

Dass sich Bundesfernstraßen (dies sind Autobahnen sowie Bundesstraßen) gegen- seitig beeinflussen, um Verkehrsbedürfnisse auf leistungsfähigen Straßen gebündelt zu bewältigen, steht außer Frage. Dies resultiert auch aus dem gesetzlichen Auftrag des FStrAbG und dem entsprechenden Bedarfsplan, der für die Linienbestimmung und Planfeststellung per Gesetz verbindlich ist. Das System der Bundesfernstraßen als hoheitliche Aufgabe des Bundes dient der Bereitstellung einer raumbedeutsa- men Infrastruktur.

Die Ziele des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) sind jedoch raum- und grenz- übergreifend ausgerichtet, d. h. Vorhaben der Kategorie „vordringlicher Verkehrsbe- darf“ sind prioritäre Maßnahmen, die möglichst umweltverträglich, wirtschaftlich und mit hohen örtlichen Entlastungswirkungen zu konzipieren sind. Das bedeutet indes nicht, dass keinerlei Belastungszunahmen eintreten dürfen. Vielmehr sollen sich die Bundesfernstraßen insgesamt positiv auf das Verkehrsgeschehen auswirken.

Im Einzelnen belegt die länderübergreifend erarbeitete Verkehrsprognose im vorlie- genden Fall, dass die nachgeordneten Straßen in den Bereichen zwischen Har- menhausen und Deichhausen, Harmenhausen und A 28 sowie im südöstlichen Be- reich von Delmenhorst Verkehrsentslastungen erfahren, während im nordwestlichen Stadtgebiet (L 875 – Stedinger Straße) erhebliche Verkehrszunahmen entstehen.

Insgesamt besteht der für 2015 prognostizierte Verkehr auf der L 875 zu ca. $\frac{3}{4}$ aus örtlichem Binnenverkehr sowie Ziel-/Quellverkehr und etwa $\frac{1}{4}$ aus Durchgangsver- kehr (vgl. PGT Kommunales Gutachten 2007), was auch die Strombündelanalysen von SSP 2009 im Rahmen der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) be- stätigen.

Dem Argument, es lägen widersprüchliche Verkehrsprognosezahlen (Abweichung aktueller Zahlen zu Zahlen des ersten Raumordnungsverfahrens) vor, kann nicht gefolgt werden, da diese in 2006 zuletzt insbesondere mit Realisierung der Weser- querung (4. BA, A 281-Tunnel) sogar im Sinne eines „worst-case-Falls“, d. h. maxi- maler Belastung ohne Bema- tung, gerechnet wurden (IVV, a. a. O., Verkehrspro- gnose IVV). Diese Belastungswerte und die Prognosezahlen sowie Lösungen zur Folgenbewältigung wurden im von Delmenhorst und Ganderkesee beauftragten Verkehrsgutachten von PGT übernommen. Die gerade im Hinblick auf die Probleme im Delmenhorster Raum angefertigte VWU macht deutlich, dass die Kernaussagen (Belastung, Wirkung für Delmenhorst trassenunabhängig, hoher Anteil eigene Ziel- und Quellverkehre, wirksame Entlastungsmaßnahmen) in allen Gutachten gleich sind, auch wenn die Zahlen voneinander abweichen.

Die von Delmenhorst als Voraussetzung einer Zustimmung zum Verfahren geforder- te Alternativ- bzw. Entlastungsroutenplanung ist nicht zwischen Delmenhorst und Bremen bilateral zu klären, sondern könnte ggf. nur auf Ebene der zwischenge-

meindlichen Planung von Delmenhorst und Ganderkesee sowie des Landes Niedersachsen und der Bundesplanung weiterverfolgt werden. Dies gilt auch für kommunal in Delmenhorst zu lösende Fragen der Verkehrslenkung und Folgenbewertung, wie sie das PGT-Gutachten aufzeigt und deren Wirksamkeit durch das SSP-Gutachten tendenziell bestätigt wird.

Zur Forderung, den 5. Bauabschnitt der A 281 (Bereich Neuenlander Feld) in die Überlegungen mit einzubeziehen, wird festgestellt, dass die verkehrlichen Wirkungen dieses Bauabschnitts in einer zwischenzeitlich vorgenommenen o. g. Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) von SSP festgestellt und in den Auswirkungen beschrieben wurde.

Dabei zeigt sich, dass die Entlastungswirkung für die B 212n und Verkehre in Delmenhorst relativ gering ist, da sich Fahrtlängen und Fahrtzeiten zum GVZ bzw. die Weser querende Verkehre nur für einen kleinen Teil der Verkehrsbeziehungen verkürzen. Unabhängig davon wird der 5. Bauabschnitt, der im BVWP als Vorhaben des „weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ ausgewiesen ist, mit Nachdruck auf Bundes- und Landesebene planerisch weiterverfolgt.

▪ Zu: Naturschutz – NATURA 2000

Es wird argumentiert, das neue EU-Recht erfordere gar nicht zwangsläufig eine neue Trassenüberprüfung in Bremen, da die alte Trasse rechtlich Bestand habe. Für bestehende Pläne bedingte das neue EU-Recht bzw. zwischenzeitliche Schutzgebietsausweisungen keine Anpassungspflicht. Hierzu ist festzustellen, dass, wie in der Begründung ausführlich dargestellt, nicht nur europarechtliche Gesichtspunkte für eine geänderte Trassendarstellung auf Bremer Gebiet sprechen.

Wie oben schon angedeutet, wurde bei der Trassenbewertung eine Vielzahl von Gesichtspunkten (z. B. Erholung, Eignung des Raumes, Landwirtschaft, Hochwasserschutz) berücksichtigt und in einer länderübergreifenden "Grobprüfung" in zeitlich aufeinander abgestimmten Verfahren in Niedersachsen und Bremen dargestellt und damit in die Abwägung eingestellt.

Es kann offen bleiben, ob und inwieweit es rechtliche Verpflichtungen zur Neuplanung gibt. Jedenfalls haben sich die naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen seit der F-Plan-Aufstellung 1983 so wesentlich geändert, dass eine Überprüfung in einem neuen Planverfahren erforderlich ist.

Da - wie in den vorliegenden Unterlagen aufgezeigt - weniger beeinträchtigende Alternativen vorhanden sind, wird im Ergebnis von der Notwendigkeit einer Plananpassung ausgegangen, auch mit dem Ziel, das Risiko einer Unvereinbarkeit mit der o. g. Schutzgebietsausweisung im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren auszuschließen.

Inhaltlich zeigen die umfangreichen Fachuntersuchungen, dass auf der "Mühlenustrasse" eine Projektrealisierung nicht möglich ist, da in der nachfolgenden Zulassungsplanung (Planfeststellungsverfahren) die aktuellen EU-rechtlichen Rahmenbedingungen und biologischen Befunde zwingend berücksichtigt werden müssen.

In diesem Sinne ist die europarechtliche FFH-Thematik von zentraler Bedeutung. Für die B 212n bedeutet dies, dass nur diejenige Lösung weiterverfolgt werden darf, die die geringsten FFH-Beeinträchtigungen verursacht und für die zugleich „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nachgewiesen werden können.

Diesbezüglich erfolgte im Januar 2008 eine „FFH-Plausibilitätsüberprüfung“ aller Varianten auf gleicher Datengrundlage, im gleichen Zeitraum, mit gleicher Bewertungsmethodik durch nur einen Gutachter. Anlass dieser Beurteilung war die Kritik, man habe zu früh und auf Grundlage veralteter Aussagen alternative Linienführungen ausgeschlossen; des weiteren seien länderübergreifende FFH-Belange nicht berücksichtigt worden.

Im Rahmen dieser Überprüfung wurden die Varianten nochmals länderübergreifend beurteilt (pgg 2008). Im Ergebnis wird die Vorzugswürdigkeit der s-Varianten (Südvarianten Stedinger Brücke (opt. Variante 3 und Variante 12)) bestätigt, da sie die geringsten erheblichen Beeinträchtigungen aus europarechtlicher Sicht oder im Sinne des § 34 BNatSchG verursachen.

Neben den w- und n-Varianten sind letztlich auch die Linie d1 („Keller-Groth“ alias Variante 6) ausgeschlossen, weil sie erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes sowie strukturelle Entwicklungseinschränkungen verursacht. Darüber hinaus sind erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gewässers „Ochtum“ aufgrund des parallelen Verlaufs über rd.1,6 km nicht auszuschließen. Aufgrund weiterer Nachteile dieser Streckenführung (z. B. Entwertung der Erholungseignung in der Ochtumniederung, Überbauung des ausgewiesenen Hochwasserschutzgebietes mit hohem Bauaufwand bzw. unverhältnismäßig hoher Kosten im Falle einer Aufständigung, Verkehrsbelastung der Ortschaft Deichhausen in der Größenordnung 20.000 statt 2.000 Kfz/Tag) besteht für Variante d1 insgesamt keine Realisierungschance.

- Zu: Untersuchungsraum - Grobprüfung

Die Wahl des Untersuchungsraumes für die Grobprüfung erfolgte unter der Prämisse, dass alle möglichen Streckenvarianten mit den Übergabebereichen verknüpft und gleichwertig miteinander verglichen werden können. Darüber hinaus sollte eine grenzüberschreitende Vergleichsbetrachtung erfolgen, die im Rahmen der anschließenden länderspezifischen Planungsverfahren so nicht vorgesehen ist. Die verkehrsbezogenen Auswirkungen auf das Delmenhorster Stadtgebiet sind nicht variantenabhängig, sondern vielmehr auf die regionale Verkehrsentwicklung zurückzuführen. D. h. bei Umsetzung des großräumigen Verkehrskonzeptes (u. a. A 281 mit Weserquerung, Anschluss an die A1 / A27 sowie Anbindung der B 212n) wird das Stadtgebiet von Delmenhorst, unabhängig von der Linienführung der B 212n oder dem Übergabebereich, stark belastet (vgl. IVV 2006 und VWU 2009). Für die Vorauswahl der näher zu untersuchenden Varianten ist eine Erweiterung des Untersuchungsraumes insofern nicht erforderlich; zusätzliche abwägungsrelevante Erkenntnisse sind nicht zu erwarten.

Voraussetzung für die Entwicklung von Varianten bzw. Alternativen ist, dass diese den im Bundesverkehrswegeplan verankertem Vorhaben entsprechen. Die Planung einer Westumgehung Delmenhorsts ist nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten; für eine entsprechende Planung fehlt insofern die erforderliche Grundlage. Trassenalternativen, die die Belastungszunahmen im Delmenhorster Straßennetz vermeiden, sind vor diesem Hintergrund als Bundesfernstraße zurzeit nicht möglich bzw. planbar (s. a. verkehrliche Zusammenhänge).

Aufgabe der Grobprüfung ist es, das frühzeitige Ausscheidung von Varianten / Übergabebereichen ohne Realisierungschance vorzubereiten. Es handelt sich bei dieser Vorauswahl um eine sachbezogene Abschtichtung verschiedener Varianten und Übergabebereiche, um die anschließende Planung effizient und zielgerichtet durchführen zu können.

Die Grobprüfung im Übergabebereich der B212n nach Bremen beschränkt sich nicht nur auf umweltrelevante Themen im Sinne einer UVS; sie ist vielmehr themenübergreifend auf verschiedene raumbedeutsame Anforderungen ausgerichtet. Diesbezüglich wurden die zu betrachtenden Streckenvarianten im Vorfeld der eigentlichen Planung anhand von sechs unabhängigen Themenblöcken auf Grundlage vorliegender Daten untersucht. Die Einzelergebnisse der Themenblockbewertungen werden abschließend -ohne Gewichtung- nebeneinander gestellt und zu einem Gesamtwert aggregiert (Tab. 10 der Grobprüfung). Somit bleiben die jeweiligen Unterschiede erkennbar.

Das Gesamtergebnis ermöglicht ein Ranking der Linienvarianten untereinander auch unabhängig von der überlagernden FFH-Bewertung: 4 der 8 Varianten können

als relativ konfliktreich und wenig zielführend ausgeschieden werden. Die verbleibenden Strecken (n- und s-Varianten) sind rechnerisch annähernd gleichwertig. Eine eingehendere Betrachtung zeigt, dass die n-Varianten eine sehr große Streuung der Wertungen aufweisen („sehr gut“ bis „sehr schlecht“), während die s-Varianten über alle Themenbereiche hinweg ausgeglichene Beurteilungen erzielen. Das bedeutet unter der Prämisse der Gleichgewichtigkeit aller untersuchter Themenblöcke: Die dargestellten Vorteile der n-Varianten werden durch ihre Nachteile kompensiert; die s-Varianten stellen hingegen eine moderatere Lösung mit deutlich geringerem Konfliktpotenzial (aber auch mit geringeren Positiveffekten) dar. Rechnerisch bestehen aber keine relevanten Unterschiede. Diese ergäben sich erst durch eine stärkere Gewichtung der bei den n-Varianten festzustellenden erhöhten verkehrlichen Belastung von Deichhausen.

- Zu: Abstimmungsverfahren - INTRA

Zu dem Vorwurf, es habe keine auf Konsens orientierte Abstimmung gegeben, ist anzumerken, dass die Stadt Delmenhorst auf den Abschlussbericht zu INTRA verweist, in dem gefordert wird, dass es eine konsensorientierte Abstimmung zwischen den von der B 212n-Planung betroffenen Gemeinden geben soll. Mit dieser Zielsetzung wurden sowohl auf fachlicher als auch auf politischer Ebene zahlreiche auf Konsens orientierte Abstimmungsgespräche in bilateralen Verhandlungen geführt. Diese kamen jedoch bislang nicht zu einem beide Seiten befriedigenden Ergebnis. Weitergehende Moderationsschritte wurden im Vorstand des Kommunalverbundes angesprochen, jedoch mit dem Hinweis auf die laufenden formalen Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren nicht durchgeführt.

- Zu: Denkmalpflege

Zur Betroffenheit aus kulturhistorischer Sicht ausgewiesener Baudenkmäler ist anzumerken, dass Betrachtungsgegenstand im Rahmen des Raumordnungsverfahrens und des Flächennutzungsplan-Verfahrens Linien sind, bzw. Linienkorridore für die zukünftige Straßenführung. Konkrete Aussagen zur Beeinträchtigung schützenswerter Bausubstanz sind insofern noch nicht möglich. Durch den Bremer Übergabepunkt sind im niedersächsischen Bereich noch verschiedene Trassenvarianten möglich. Aussagen zur tatsächlichen Beeinträchtigung und entsprechende Maßnahmen sind Gegenstand der nachfolgenden Entwurfsaufstellung und dem Planfeststellungsverfahren.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

8.2 Die Gemeinde Ganderkesee hat mit Schreiben vom 29.04.2008 Folgendes mitgeteilt:

die Gemeinde Ganderkesee und die Stadt Delmenhorst begrüßen ausdrücklich die Absicht der Bundesrepublik Deutschland, mit der B 212n eine leistungsfähige und attraktive Anbindung der südlichen Wesermarsch an das Netz der Bundesautobahnen – hier speziell der A 281 – herzustellen und umweltbelastende Durchgangsverkehre verstärkt auf das Netz der Autobahnen und Bundesfernstraßen zu konzentrieren.

Auf dieser Basis fordern jedoch beide Kommunen eine konsequente Ausrichtung der bereits eingeleiteten Planungen auf diese Ziele und gleichzeitig auch die entschlossene Vermeidung ungewollter Verkehrsverlagerungen in das Gebiet der kreisfreien Stadt Delmenhorst und der Gemeinde Ganderkesee (Landkreis Oldenburg).

Dies bedeutet zum einen, dass die Verbindung zwischen der A 281 auf dem Gebiet der Freien Hansestadt Bremen und der B 212 im Bereich der Gemeinde Berne auf möglichst kurzem Wege zu erfolgen hat – und zum anderen, dass Verlagerungseffekte von den vorhandenen bzw. neu entstehenden Autobahnen (A 1 / A 28 / A 281) auf das nachgeordnete Straßennetz (insbesondere auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) unbedingt zu vermeiden sind.

Deshalb sprechen sich die Gemeinde Ganderkesee und die Stadt Delmenhorst einvernehmlich gegen die Realisierung einer der im laufenden Raumordnungsverfahren zeichnerisch dargestellten südlichen Trassenvariante zum Übergabepunkt zwischen Bremen und Niedersachsen im Bereich Stromer Landstraße aus. Beide Kommunen fordern hingegen einvernehmlich die Realisierung einer der im Wege der Vorprüfung ausgesonderten, nördlichen Trassenvarianten (Übergabepunkt „Mühlenhaus“ oder „Wesertrassen“). In diesem Zusammenhang wird auch die Freie Hansestadt Bremen aufgefordert, das bereits eingeleitete Verfahren zur 64. Änderung ihres Flächennutzungsplanes einzustellen und keine weiteren Vorbereitungen für eine Realisierung einer südlichen Trassenvariante zu unternehmen.

Die im Rahmen des Raumordnungsverfahrens öffentlich bekannt gemachten Untersuchungen lassen erkennen, dass der Verzicht auf eine weitere Prüfung zumindest einer dieser nördlichen Trassenvarianten offenkundig darauf zurückzuführen ist, dass die Belange des Naturschutzes (hier: Meldung eines FFH-Gebietes durch die Freie Hansestadt Bremen) fälschlicherweise für so gewichtig gehalten werden, dass sie einer planerischen Abwägung nicht zugänglich sind.

Diese Auffassung wird von der Gemeinde Ganderkesee und der Stadt Delmenhorst ausdrücklich nicht geteilt. Beide Kommunen fordern einhellig, dass die hier festgestellten Belange des Naturschutzes bereits während des laufenden Raumordnungsverfahrens in eine umfassende Abwägung – vor allem gegen die Belange der Wohnbevölkerung, die von den Auswirkungen des Verkehrsprojektes betroffen sein wird – eingestellt werden.

Darüber hinaus fordern Delmenhorst und Ganderkesee gemeinsam, dass vor dem Bau der B 212n sichergestellt werden muss, dass die Anbindung der A 281 an die A 1 im Bereich Brinkum bzw. Arsten mit der Leistungsfähigkeit einer Bundesautobahn dem Verkehr zur Verfügung steht.

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt zu den vorgenannten Schreiben folgende Stellungnahme ab:

Es wird begrüßt, dass offensichtlich eine grundsätzliche Gemeinsamkeit der Ziele hinsichtlich der B 212n und der A 281 besteht, nämlich die Leistungsfähigkeit im Gesamt- raum zu nutzen und zudem regional beabsichtigte Effekte einzuleiten (Häfenanbin- dung, Verbindung von Wirtschaftsräumen, Anbindung der Gebiete rechts der Weser, Verbesserung der Pendlerbeziehungen mit dem Oberzentrum, Erschließung neuer Regionen, ...).

Der Argumentation, die aus der Bremer Trassenwahl im Flächennutzungsplan erzeug- ten „ungewollten Verkehre“ würden unzureichend betrachtet, wird nicht gefolgt, da sich der Bremer Teilabschnitt in eine Gesamtkonzeption entsprechend des Bundesver- kehrswegeplanes (BVWP) einfügt. Dabei sind in der örtlichen Umsetzung die Bewälti- gung der Folgen von Verkehrsverlagerungen, die durch den Bau von neuen Bundes- fernstraßen entstehen, selbstverständlich auch im gemeinsamen Interesse.

Die Ziele im BVWP sind raum- und grenzübergreifend ausgerichtet, d. h. Vorhaben der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ sind prioritäre Maßnahmen, die möglichst umweltver- träglich, wirtschaftlich und mit hohen örtlichen Entlastungswirkungen zu konzipieren sind. Das bedeutet indes nicht, dass keinerlei Belastungszunahmen auftreten dürfen. Vielmehr sollen sich die Bundesfernstraßen insgesamt positiv auf das Verkehrsge- schehen auswirken.

Im vorliegenden Fall belegen die Verkehrsprognosen, dass die Bereiche zwischen Harmenhausen und Deichhausen, Harmenhausen und A 28 sowie der östliche Bereich von Delmenhorst Verkehrsentlastungen erfahren, während im nördlichen / nordwestli- chen Stadtgebiet (L 875 – Stedinger Straße) erhebliche Verkehrszunahmen entstehen. Ein ergänzendes kommunales Gutachten (PGT 2007) stellt fest, dass dieser zusätzli- che Verkehr zu ca. 20 % Delmenhorst-Nord und zu etwa 30 % Delmenhorst-Süd zu- zuordnen ist; die verbleibenden 50 % werden als Durchgangsverkehr eingestuft. D. h., etwa die Hälfte des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf der L 875 besteht aus örtli- chem Ziel- und Quellverkehr, sodass im Umkehrschluss von einer entsprechenden Entlastung des Stadtgebietes an anderer Stelle auszugehen ist. Insgesamt besteht der für 2015 prognostizierte Verkehr auf der L 875 zu ca. $\frac{3}{4}$ aus örtlichem Pendler- sowie Ziel-/Quellverkehr und etwa $\frac{1}{4}$ aus Durchgangsverkehr (vgl. PGT Kommunales Gut- achten 2007). Diesbezüglich hat PGT gezielte verkehrslenkende und –regelnde Vor- schläge (sogenannte flankierende Maßnahmen) erarbeitet, die die Belastungszunah- men im Stadtgebiet von Delmenhorst auf das Niveau der Prognose des „Verkehrsent- wicklungsplanes Delmenhorst (VEP)“ senken können (Ausnahme: Stedinger Land- straße). Die bestehende Schleichwegenutzung durch die Wohngebiete im nordwestli- chen Stadtgebiet von Delmenhorst werden darüber hinaus unterbunden.

Das Argument, dass es sich bei der dargestellten Trasse nicht um eine hinreichend kurze Verbindung handelt, wird nicht geteilt, da davon ausgegangen wird, dass es sich bei den Verkehren von der A 28 und dem Delmenhorster Raum um eine der wichtigs- ten Verkehrsbeziehungen mit dem Tunnel der A 281 handelt und somit vor allen Din- gen auch Augenmerk auf die kurze Ausgestaltung dieser Relation gelegt werden muss. Zudem ist für die grundsätzliche Problematik der Verkehrsfolgen die Trassenwahl nicht von entscheidender Bedeutung, wie die Verkehrszahlen aufzeigen.

Der Vorwurf, es würden keine anderen Argumente im Verfahren betrachtet außer den Naturschutzbelangen kann nicht nachvollzogen werden, da auch eine Vielzahl anderer Probleme ausführlich dargestellt werden. Selbstverständlich werden damit auch im Bremer Verfahren die auf Grund der Beurteilung nach dem BNatSchG (insbesondere § 34) erfolgten Bewertungen in der Gesamtabwägung berücksichtigt, sind aber nicht allein ausschlaggebend.

Die Forderung, dass die Anbindung der A 281 an die A 1 zeitnah zur Verfügung steht, wird gleichermaßen von Bremen geteilt und gegenüber dem Bund gestützt, jedoch liegt es nicht an der Entscheidung von Bremen, die zeitlichen Abläufe wie gefordert zu ge- stalten.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

- 8.3 Die Interessengemeinschaft B-212 - Freies Deich- und Sandhausen hat mit Schreiben vom 26.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

”

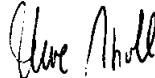
als ein Träger öffentlicher Belange nehmen wir gerne die Gelegenheit wahr, Ihnen unsere Stellungnahme zum o.a. Flächennutzungsplan fristgerecht zu überreichen – verbunden mit der Bitte, unsere in dieser Stellungnahme formulierten Belange entsprechend zu berücksichtigen. Für Fragen bzw. weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Weitere Ergänzung werden ggfs. nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Buscher



Uwe Kroll



Anlage

Stellungnahme der IG B212 – Freies Deich- und Sandhausen zum 64. Flächennutzungsplan Bremen

INTERESSENGEMEINSCHAFT < B212-FREIES DEICH- UND SANDHAUSEN >

Stellungnahme zum Entwurf der „64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001

mit folgender Anlage:

- **Schreiben des Niedersächsischen Innenministeriums vom 04. Sept. 1997 zur Fachaufsichtsbeschwerde der Interessengemeinschaft B212-freies Deich- und Sandhausen gegen die landesplanerische Feststellung der Bezirksregierung Weser-Ems vom 30.09.1996**

Stellungnahme zu den Vorbemerkungen

Bereits in den Vorbemerkungen werden wichtige Sachverhalte falsch dargestellt.

Falsch-Aussage 1:

„Die Raumordnungsbehörde bei der Bezirksregierung Weser-Ems hat am 30. September 1996 die B212n im Abschnitt zwischen Huntebrück und der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen mit einem Übergabepunkt ca. 300m nördlich der Stedinger Brücke (Übergabepunkt Stromer Landstraße) landesplanerisch festgestellt.“

Die Interessengemeinschaft verweist hierzu auf das Schreiben vom Niedersächsischen Innenministerium vom 04. September 1997 (dieses Schreiben liegt als Anlage bei).

Richtig ist die folgende Aussage:

(Zitat aus dem Schreiben)

„Die Bezirksregierung kommt nämlich selber zu dem Schluß, ... dass auch weitere im Raumordnungsverfahren diskutierte Trassenalternativen einschließlich der von Ihnen vorgeschlagenen Variante mit dem Übergabepunkt Mühlenhaus weiterhin als Lösungsmöglichkeit offen bleiben können. Dies betrifft das Grundanliegen Ihrer Fachaufsichtsbeschwerde... . Ich habe die Bezirksregierung daher veranlasst, die Abänderung der Landesplanerischen Feststellung vom 30.09.1996 in diesem vorzunehmen. Dem Anliegen Ihrer Fachaufsichtsbeschwerde wird damit entsprochen.“

Falsch-Aussage 2:

„Aufgrund neuer Gesichtspunkte , die den Gesamtverlauf der Trasse (Übergabepunkt Stromer Landstraße; Ergänzung des Autors) betreffen, wurde in Niedersachsen parallel zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes ein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet.“

Richtig ist die folgende Aussage:

(wir verweisen erneut auf das Schreiben vom Innenministerium vom 04.09.1997)

„Die endgültige Entscheidung (mit den Übergabepunkten Mühlenhaus oder Stromer Landstraße; Ergänzung des Autors) wird dann einer erneuten raumordnerischen Prüfung zu gegebener Zeit überlassen bleiben....“

INTERESSENGEMEINSCHAFT < B212-FREIES DEICH- UND SANDHAUSEN >

Falsch-Aussage 3:

„Um die Linienbestimmung auch auf Bremer Gebiet nachzuvollziehen, ist eine Flächennutzungsplanänderung notwendig...“

Richtig ist:

Es ist nicht die Aufgabe eines FNP-Verfahrens nach BROG & BauGB die Linienbestimmung eines anderen Bundeslandes nachzuvollziehen. Vorgeschrieben sind eigene Untersuchungen, die in diesem Fall (Bau der B212n) länderübergreifend in ein gemeinsames Verfahren einzubringen sind.

Stellungnahme zur Begründung zur „64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen“

Folgende Aussage ist irreführend (Seite 2 und Seite 3 der Begründung):

„Das über 350 ha große Gewerbegebiet GVZ verfügt zurzeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über für diese Verkehrsbelastung nicht ausgebaute Stadtstraßen. Das führt zu erheblichen Belastungen für die Anlieger, insbesondere im Bereich der Ortschaft Strom.“

Hier wird dem Leser suggeriert, der Hauptverkehrsstrom von/zum GVZ würde über die Stromer Landstraße fließen. Das ist nicht der Fall. Der Hauptverkehrsstrom wird derzeit noch über die Verkehrsachse Senator-Apelt Straße abgewickelt. Mit der Eröffnung des 2. Bauabschnittes der A281 ab Ende 2007 erfolgt der Anschluß des GVZ an das Bundesfernstraßennetz. Damit ist der Grundbedarf für die verkehrliche Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz gedeckt.

Falsch-Aussage (Seite 4 der Begründung):

„Die B212n ist derzeit mit einem sogenannten Übergabepunkt „Mühlenhaus“ an der Landesgrenze dargestellt; die geltende landesplanerische Feststellung für die B212n im niedersächsischen Abschnitt sieht einen Übergabepunkt rd. 300m nördlich der Stedinger Brücke vor (Übergabepunkt Stromer Landstraße). Die Flächennutzungsplanänderung ist notwendig, um für den bremischen Abschnitt der B212n einen Netzschluss mit dem Niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen.“

Richtig ist:

Die Landesregierung NS hat wegen erheblicher fachlicher Mängel die Wiederholung des Raumordnungsverfahrens angeordnet. Die Landesplanerische Feststellung von 1996 hat somit keinen Bestand. Infolge ist es falsch, sich auf diese zu stützen. Vielmehr muss sichergestellt werden, dass das im BROG geforderte länderübergreifende ROV gemeinsam mit der FNP - Änderung durchgeführt wird. Wenn sich in diesem ROV Verfahren erneut fachliche Mängel feststellen lassen, so würde sich das FNP-Verfahren auf falsche / fehlerhafte Angaben stützen und damit einer Überprüfung unterzogen werden müssen. Wenn das FNP Verfahren mit Berufung auf das damalige ROV die Nordvarianten ausschließt und sich nur auf ÜP Stromer Straße beschränkt, übernimmt es die damaligen Mängel.

Falsch-Aussage „Entlastungen durch die B212“ (Seite 6 der Begründung):

„Durch den Bau der B212n - (auch in Verbindung mit der A281) - werden die Stromer Landstraße und die L875 maßgeblich vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet werden (siehe Tabelle 1).“

Richtig ist:

Die Entlastung vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr trifft nur auf die Stromer Landstraße (L877) zu. Der Verweis auf Tabelle 1 ist korrekt.

Für die L875 muß jedoch die Tabelle 2 (siehe Seite 6 der Begründung) herangezogen werden. Hier ergibt sich für die L875 u.a. eine Entlastung für den Bereich Deichhausen von 7.700 Fahrzeuge auf 6.800 Fahrzeuge (Prognose-Nullfall) - dieses jedoch bereits ohne den Bau der B212!!!!

Für die L875 im Delmenhorster Bereich Stedinger Landstraße wird durch den Bau der B212n jedoch keine Entlastung, dafür jedoch eine erhebliche zusätzliche Belastung erzeugt. In diesem Bereich steigt der Verkehr durch den Bau der B212n von 11.500 Kfz DTV auf 19.700 Kfz DTV (Mühlenhaus) bzw. 21.700 Kfz DTV (Stedinger Brücke). Bei der Variante Mühlenhaus wird zusätzlich der Bereich Deichhausen mit 17.100 Kfz DTV belastet. Diese Belastung, verursacht durch den Bau der B212n, wird durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa auf Seite 6 wie folgt bewertet:

„Die insgesamt zu erwartende erhebliche Verkehrszunahme von und nach Delmenhorst (durch den Bau der B212n, Ergänzung des Autors) ist von der Trassenwahl dagegen nur relativ gering beeinflusst.“

Diese Bewertung der Belastungen für die Stadt Delmenhorst durch den Bau der B212n ist tendenziös und verharmlosend. Es entsteht der Eindruck, dass der Leser bewusst in die Irre geführt werden soll. In diesem Zusammenhang verweist die Interessengemeinschaft mit Nachdruck auf die Forderungen des BVWP 2003, Nr. 3.4.5 Raumordnerische Beurteilung „Raumwirksamkeitsanalyse“. U.a. wird dort gefordert:

„Darüber hinaus sollen Infrastrukturmaßnahmen des Bundes auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf die Stadtqualität.“

Die Interessengemeinschaft fordert daher, die Anforderungen des BVWP 2003 umzusetzen und die Raumwirksamkeitsanalyse auf die Stadt Delmenhorst auszuweiten. Die Einflüsse der B212n auf die Stadt Delmenhorst sind zu ermitteln und zu bewerten. Hierbei sind alle Schutzgüter zu berücksichtigen.

Alternativenprüfung (Seite 7 der Begründung); Nullvariante/ Netzalternativen

Falsch-Aussage:

„Eine Nullvariante im Sinne des Ausbaus der Stromer Landstraße erscheint hierbei zwar mit großem Aufwand (siehe Baugrundverhältnisse) machbar, jedoch weder verkehrstechnisch im Sinne einer Netzalternative sinnvoll, da der Anschluss aus dem Unterweserraum an den geplanten Autobahnring umwegfrei erfolgen sollte, noch mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in der Ortschaft Strom verträglich.“

Richtig ist:

Wenn die Nullvariante hier als "Umweg" bezeichnet ist, was für ein Umweg ist dann erst die Südvariante mit dem großen Bogen um Deichhausen. Die Forderung „umwegfrei“ wird mit den Nordvarianten am besten erreicht.

Wenn der Ausbau der B212neu mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in Strom als „nicht verträglich“ bezeichnet wird, wie ist dann die „Verträglichkeit“ für die Wohnnutzung in der Stadt Delmenhorst zu bewerten? Die Interessengemeinschaft erinnert: Laut Verkehrsgutachten (Anlage A-7.1) steigt das Verkehrsaufkommen für die Stromer Landstraße von 5.700 Kfz DTV (Analyse 2000/2001) auf 7.800 Kfz DTV (Prognose-Nullfall 2015). Dies entspricht einer Steigerung von 37%.

Zum Vergleich:

Im Falle des Baus der B212n (Südvariante) steigt das Verkehrsaufkommen für die L875 Bereich Neuendeel/ Delmenhorst von 8.500 Kfz DTV (Analyse 2000/2001) auf 21.600 Kfz DTV (Planfall 2d). Dies entspricht einer Steigerung von 154%!! Abgesehen von den absoluten Zahlen (7.800 Kfz DTV zu 21.600 Kfz DTV, beides gilt für eine 2-spurige Landesstraße):

Wenn die Verkehrssteigerung für die Wohnverhältnisse an der Stromer Landstraße nicht verträglich ist, wie ist dann die Verkehrssteigerung für die Wohnverhältnisse an den betroffenen Straßen in Neuendeel bzw. in Delmenhorst zu bewerten?

An dieser Stelle wird, wie auch an anderen Stellen deutlich, dass die Bewertung völlig losgelöst von der Bestandsaufnahme durchgeführt wird. Dort, wo es Argumente für den Bau der B212n und für die Bremer Interessen gibt, werden diese zur Bewertung herangezogen. Ist dies nicht der Fall, werden die Gegenargumente nicht erwähnt. Die Betroffenheit und die Interessen der Delmenhorster Bürger werden nicht zur Kenntnis genommen oder bewertet.

Bewusst nicht zur Kenntnis genommen wird in diesem Zusammenhang der besondere Planungsauftrag für die B212n als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“; nachzulesen im BVWP 2003 unter der Nr. 3.4.6.2. Dort findet man für die Durchführung von Straßenprojekten folgendes:

„Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik aufzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten

*die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen,
vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes*

verwirklicht werden können...“

Die Interessengemeinschaft kann bisher in keiner Weise erkennen, dass diese naturschutzfachliche Problematik entsprechend abgearbeitet wurde. Der hier vorliegende Abschnitt „Alternativprüfung Nullvariante/ Netzalternative“ auf der Seite 7 der Begründung erfüllt diese Anforderung jedenfalls nicht.

INTERESSENGEMEINSCHAFT < B212-FREIES DEICH- UND SANDHAUSEN >

Tabelle 2 auf Seite 6 der Begründung:

Das Verkehrsaufkommen von 115.000 Fahrzeugen (Prognose-Nullfall; Delmenhorst Stedinger Landstraße (L875) ist falsch. Richtig sind 11.500 Fahrzeuge!

Falsch-Aussage auf Seite 7 der Begründung (Ausnahmeverfahren):

„Von zentraler Bedeutung ist die Untersuchung der Auswirkungen der B212n-Trassenalternativen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ ... Aufgrund des strikten Vermeidungs- und Minderungsgebotes des §34 BnatSchG bzw. des § 26c BremNatSchG sind grundsätzlich nur diejenigen örtlichen und/oder Ausführungsalternativen, die das Gebiet am wenigsten beeinträchtigen, weiterzuverfolgen.“

Richtig ist:

Das heißt aber nicht, dass alle anderen Belange und wenn sie durch diese Minimierungsforderung noch so nachteilig behandelt würden, hinten an zu stehen haben. Trotz NatSchG gilt es alle Belange in einer UVP abzuwägen und gegeneinander zu bewerten.

Aussage auf Seite 7 der Begründung:

„Von allen Trassenvarianten wird das notifizierte Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE2918-401) erheblich beeinträchtigt. Dies bedeutet, dass die Weiterverfolgung der Planung nur bei „zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses“ und Nicht-Vorliegen von zumutbaren Alternativen möglich ist.“

Auf der Seite 4 der Begründung findet man folgende Aussage:

„Da das Projekt B212n innerhalb eines notifizierten Europäischen Vogelschutzgebietes und teilweise innerhalb eines gelisteten FFH-Genietes liegt, ist eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG durchzuführen.“

Hierzu ist aus der Sicht der Interessengemeinschaft das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 (9 A 20.05) zu beachten. Das Gericht führt aus:

„Um ein Vorhaben zuzulassen, das ein FFH-Gebiet einschließlich einzelner prioritärer Lebensraumtypen beeinträchtigt, muss in der Abweichungsentscheidung das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatsschutzes abgewogen werden.“

INTERESSENGEMEINSCHAFT < B212-FREIES DEICH- UND SANDHAUSEN >

Damit stellt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass für die Darlegung des Ausnahmetatbestandes der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ pauschale Behauptungen von Seiten der Vorhabensträger als Beleg nicht ausreichen. Die Vorhabensträger sind aufgefordert:

1. die Gemeinwohlbelange, die für das Vorhaben sprechen, im Einzelnen darzulegen und
2. das Gewicht dieser Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar zu ermitteln und zu bewerten.

Die dazu notwendigen detaillierten Prognosen liegen nach den Erkenntnissen der Interessengemeinschaft bisher noch nicht vor und sind nachzureichen. Pauschale Behauptungen wie „*Erhöhung der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion und der Stärkung der Wirtschaftskraft Bremens, Delmenhorsts und des Unterweserraumes*“, nachzulesen auf Seite 36 des Umweltberichtes, reichen nicht aus. Dies gilt auch für pauschale Behauptungen wie „*Arbeitsplatzsicherung und Arbeitsplatzbeschaffung*“. Hierzu ist aus Sicht der Interessengemeinschaft anzumerken, dass von einer Erhöhung der Standortqualität Delmenhorsts durch den Bau der B212n keine Rede sein kann und verweist hierzu auf die Stellungnahme der Stadt Delmenhorst. Besonders kritisch ist in diesem Zusammenhang folgende Aussage zu werten (Seite 1 der FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „*Bremische Ochtum*“ DE 2918-371 und „*Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke*“ DE 2817-331; planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007):

„ Für die geplante A281 - insbesondere für den maufinanzierten Wesertunnel - hat die B212n eine sehr große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten und für die Mautfinanzierung erforderlichen Verkehrsmengen über die B212n als Zulaufstrecke zum Wesertunnel gelangen wird.“

Dafür nehmen die Planer offensichtlich eine erhebliche Beeinträchtigung des notifizierten Vogelschutzgebietes in Kauf und ignorieren die Belastungen für die Stadt Delmenhorst.

Falsch-Aussage auf Seite 8 der Begründung:

„Die nördlichen Mühlenhaus-Varianten (n-Varianten) sowie die südlichen Mühlenhaus-Varianten (d-Varianten) können nicht weiterverfolgt werden (s. Umweltbericht).“

Richtig ist:

Was hier steht, ist in krassem Widerspruch zum zugehörigen Umweltbericht (Stand 12.06.07, Seite 18):

"Insgesamt werden alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen von UVP-G-Schutzgütern führen. Bezogen auf das bremische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist" Man lese dort weiter.

Falsch Aussagen in Tabelle 3 (Seite 9 der Begründung):

1. „Übergabepunkt Mühlenhaus; verkehrliche Aspekte: Verschwenkungen erfüllen teilweise nicht die Anforderungen an eine Bundesfernstraße.“

Richtig ist:

Es gibt Varianten, welche die Anforderung erfüllen (verfälschende Darstellung).

2. „Übergabepunkt Stromer Landstraße; Hochwasserschutz/ Landwirtschaft; geringere Beeinträchtigung der Hochwasserschutzfunktion, geringere Betroffenheit in der Landwirtschaft.“

Richtig ist:

Dies gilt für Bremen. In Niedersachsen aber höchste Betriebsbetroffenheit für die Landwirtschaft.

3 „Übergabepunkt Stromer Landstraße; Gesamtschau, in der Summe Varianten mit der geringsten Betroffenheit der Schutzgüter, es gibt keine signifikant bessere Alternative mit anderem Übergabepunkt.“

Richtig ist:

Siehe Seite 18 Umweltbericht: „Insgesamt werden alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen von UVPG-Schutzgütern führen. Bezogen auf das bremische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist... .“

"signifikant besser" heißt hier bestimmt nicht: die anderen sind schlechter. Vielmehr sind die Nordvarianten genauso gut.

Aussage auf der Seite 10 der Begründung zum Thema „Trassenoptimierung und Trassengestaltung“:

„Damit konnten in erheblichem Umfang die Bedenken der Bevölkerung, die eine Trassenführung möglichst weit weg von der Ortschaft Strom forderte, berücksichtigt werden. Hinzu kommt, das bei prognostizierten Verkehrsmengen mit über 20.000 Kfz/ 24h (DTV) keine ortsverträgliche Lösung vorstellbar ist.“

Die Interessengemeinschaft stellt hierzu fest:

Für die L875 im Bereich Delmenhorster Stedinger Landstraße wird durch den Bau der B212n keine Entlastung, dafür jedoch eine erhebliche zusätzliche Belastung erzeugt. In diesem Bereich steigt der Verkehr durch den Bau der B212n von 11.500 Kfz DTV auf 19.700 Kfz DTV (Mühlenhaus) bzw. 21.700 Kfz DTV (Stedinger Brücke). Bei der

INTERESSENGEMEINSCHAFT < B212-FREIES DEICH- UND SANDHAUSEN >

Variante Mühlenhaus wird zusätzlich der Bereich Deichhausen mit 17.100 Kfz DTV belastet. Analog zur Aussage für die Ortschaft Strom („ortsverträgliche Lösung ist nicht vorstellbar“) dürfte demnach auch für die betroffenen Bereiche in Delmenhorst eine ortsverträgliche Lösung nicht möglich sein. Doch auf einmal sehen hier die verantwortlichen Planer die Lage ganz anders (nachzulesen auf der Seite 57 der Aktualisierung der Verkehrsprognose zur A281):

„Darauf aufbauend wurden bereits Überlegungen entwickelt, wie mit kostengünstigen Maßnahmen in kommunaler Verantwortung diesen verkehrlichen Wirkungen (Belastungszunahmen, die von der Verknüpfung der B212n mit der L875 hervorgerufen werden), entgegengewirkt werden kann. Es handelt sich dabei vor allem um verkehrslenkende und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr (z.B. durch verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung und Geschwindigkeitsreduzierung) sowie zur Lenkung des Schwerlastverkehrs (Leitsystem, Durchfahrtsverbote, Weganpassung). Diese wären ggf. durch örtliche, kostengünstige, straßenraumbezogene Maßnahmen (vor allem im Zuge der nördlichen Stadtzufahrt) zu ergänzen.“

An dieser Stelle wird wie auch an anderen Stellen deutlich, dass die Bewertung völlig losgelöst von der Bestandsaufnahme durchgeführt wird. Dort, wo es Argumente für den Bau der B212n bzw. für die Bremer Interessen gibt, werden diese zur Bewertung herangezogen. Ist dies nicht der Fall, werden die Gegenargumente nicht erwähnt. Die Betroffenheit und die Interessen der Delmenhorster Bürger werden nicht zur Kenntnis genommen und bewertet.

Stellungnahme zum Umweltbericht

4.4 Länderübergreifende Grobprüfung

Tabelle 2: Gesamtbetrachtung der Betroffenheiten/ Beeinträchtigungen (Quelle: Grobprüfung)

Diese Tabelle ist identisch mit der Tabelle 10 der länderübergreifenden Grobprüfung.

Die Interessengemeinschaft stellt fest, dass die Bewertung einseitig zu Gunsten der „Südvarianten“ durchgeführt wird.

Beispielhaft sei hier die Bewertung < - > (2 Punkte) für die Siedlungsbereiche bei den n- und d-Varianten genannt. Die s-Varianten erhalten hier die Bewertung < o > (3 Punkte). Wir verweisen auf das Fazit für den Bereich Siedlung Seite 22 der länderübergreifenden Grobprüfung:

Zitat:

„Die vergleichsweise geringen Lärmwirkungen bei den n- und d-Varianten beruhen auf der Linienführung abseits der Siedlungsbereiche . Diese relativieren sich jedoch unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme auf der L875, so dass die s-Varianten bezüglich der Gesamtmissionen die geringsten Störungen hervorrufen.“

Zitat:

„Allerdings erfolgt die Anbindung der B212n an die L875 im Bereich von Weyhausen (Nordvariante; Ergänzung des Autors) mit der Folge einer deutlichen Verkehrszunahme in Richtung Delmenhorst. Dies führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität in der Ortsdurchfahrt Deichhausen.“

Bei dieser höheren Bewertung zugunsten der s-Varianten mit der Begründung „geringste Störung bezüglich der Gesamtmissionen“ wird die Belastung der Wohnumfeldqualität in Sandhausen, in Teilbereichen von Deichhausen sowie nachfolgend im gesamten Stadtgebiet von Delmenhorst übersehen. Die bauliche Abtrennung Deichhausens vom Stadtgebiet wird bei der Punktbewertung offensichtlich ebenso wenig berücksichtigt wie der Abriss von 2, evtl. sogar 3 Wohnhäusern (s-Variante). Baudenkmäler im Bereich der s-Variante wurden nicht erfasst.

Tabelle 2; Beispiel Bewertung EU-Schutzgebiet:

Die Bewertung der s1- s2 Variante erfolgt hier mit dem Wert < + > (4 Punkte). Hierzu verweist die Interessengemeinschaft auf die Aussage auf der Seite 7 der Begründung:

„Von allen Trassenvarianten wird das notifizierte Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE2918-401) erheblich beeinträchtigt.“

Die Interessengemeinschaft stellt fest:

Eine erhebliche Beeinträchtigung eines notifizierten Vogelschutzgebietes mit fast voller Punktzahl (4 von 5 möglichen Punkten) zu bewerten, ist unzulässig.

Aus Zeitgründen war die Interessengemeinschaft bisher noch nicht in der Lage, zu diesem Zeitpunkt eine abschließende Detailprüfung aller Bereiche vorzunehmen und verweist daher auf die Stellungnahme für das ROV-Verfahren in Niedersachsen.

6.3.2 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Hierzu verweist die Interessengemeinschaft auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 () A 20.05). Auf der Seite 6 dieser Stellungnahme findet man hierzu weitere Einzelheiten (Aussage zur Seite 7 der Begründung).

Falsch-Aussage zum überwiegenden öffentlichen Interesse: (Seite 35 des Umweltberichtes)

„Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das Logistikzentrum links der Weser, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zur Zeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über Stadtstraßen.“

Richtig ist:

Offensichtlich ist mit dem Gewerbegebiet das GVZ gemeint. Mit der Eröffnung des 2. Bauabschnittes der A281 Ende 2007 erfolgt der Anschluß des GVZ an das Bundesfernstraßennetz. Damit ist der Grundbedarf für die verkehrliche Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz gedeckt.

Der geplante Wesertunnel (Anbindung des GVZ Richtung Norden; Ringschluß zur A27 Richtung Cuxhaven) wird erstaunlicherweise namentlich bei der Zusammenfassung der Ausnahmenbegründung nicht erwähnt (siehe Nr. 6.3.2.1 des Umweltberichtes, Seite 35 und Seite 36). Warum? Den Grund hierfür findet man an anderer Stelle (Seite 1 der FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ DE 2918-371 und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ DE 2817-331; planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007):

„ Für die geplante A281 - insbesondere für den mautfinanzierten Wesertunnel - hat die B212n eine sehr große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten und für die Mautfinanzierung erforderlichen Verkehrsmengen über die B212n als Zulaufstrecke zum Wesertunnel gelangen wird.“

“

Der Stellungnahme der Interessengemeinschaft ist ein Schreiben des Niedersächsischen Innenministeriums vom 04.09.1997 als Anlage beigefügt:

”

**Raumordnungsverfahren zur Trassenauswahl für die B 212 im Bereich Huntequerung bis Landesgrenze Niedersachsen - Freie Hansestadt Bremen und A 281;
Fachaufsichtsbeschwerde gegen die Landesplanerische Feststellung der Bezirksregierung Weser-Ems vom 30.9.1996**

Bezug: Mein Schreiben vom 10.6.1997 - Az. w.o. -

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Beschwerde gegen das von der Bezirksregierung Weser-Ems durchgeführte Raumordnungsverfahren und die dazu ergangene Landesplanerische Feststellung habe ich überprüft.

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat hierzu ausführlich mir gegenüber Stellung genommen, außerdem haben weitere Gespräche vor Ort stattgefunden.

Im Ergebnis sehe ich keine Veranlassung, die Landesplanerische Feststellung der Bezirksregierung Weser-Ems aufgrund einzelner Kritikpunkte Ihrer Beschwerde zu beanstanden.

Die Bezirksregierung kommt nämlich selber zu dem Schluß, daß im Abschnitt Altenesch - Landesgrenze Niedersachsen/Bremen neben der von ihr landesplanerisch festgestellten Linienführung mit dem Übergabepunkt "Stromer Landstraße" auch andere im Raumordnungsverfahren diskutierte Trassenalternativen einschließlich der von Ihnen vorgeschlagenen Variante mit dem Übergabepunkt "Mühlenhaus" weiterhin als Lösungsmöglichkeit offenbleiben können. Dies betrifft das Grundanliegen Ihrer Fachaufsichtsbeschwerde. Voraussetzung ist jedoch eine förmliche Abänderung der Landesplanerischen Feststellung dahingehend, daß die im Raumordnungsverfahren diskutierten alternativen Trassenführungen östlich Altenesch bis an die niedersächsisch-bremische Landesgrenze - mit den Übergabepunkten "Mühlenhaus" oder "Stromer Landstraße" - weiterhin als diskussionsfähige Lösungsmöglichkeiten offenbleiben. Die endgültige Entscheidung wird dann einer erneuten raumordnerischen Prüfung zu gegebener Zeit überlassen bleiben, d.h. nach Anerkennung der Maßnahme als vordringlicher Bedarf und auf Antrag des Vorhabenträgers - wobei die gleichzeitige Abstimmung des auf bremischem Gebiet verlaufenden Trassenabschnitts bis zur geplanten A 281 als unabdingbare Voraussetzung für eine sachgerechte Entscheidung anzusehen ist.

Ich habe die Bezirksregierung daher veranlaßt, die Abänderung der Landesplanerischen Feststellung vom 30.9.1996 in diesem Sinne vorzunehmen.

Dem Anliegen Ihrer Fachaufsichtsbeschwerde wird damit entsprochen.

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat außerdem weitere Gespräche angekündigt, die sicherstellen sollen, daß weder auf niedersächsischer noch auf bremischer Seite Entscheidungen getroffen bzw. Planungen betrieben werden, die einer Verwirklichung der einen oder anderen grenzüberschreitenden Linienführung entgegenstehen könnten.

Ich bitte weitere Nachricht von der Bezirksregierung Weser-Ems abzuwarten.

“

Des Weiteren wurde folgende Stellungnahme (Büro für Umweltprüfungen und Qualitätsmanagement Dr. Hartlik vom 3.12.2007) nachgereicht:

**InteressenGemeinschaft
B212 - freies Deich- und
Sandhausen**



DR. HARTLIK
Büro für Umweltprüfungen und
Qualitätsmanagement

Stellungnahme

**FNP Bremen / UVS + FFH-VS zur
64. Änderung: Seehausen / Strom
B 212 neu**

**Abschnitt Landesgrenze
Niedersachsen / Bremen**

Inhalt

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | Methodische Vorgehensweise | 1 |
| 2. | Hinweise zur UVS | 2 |
| 2.1 | Vorbemerkung..... | 2 |
| 2.2 | Allgemeine Hinweise | 2 |
| 2.2.1 | Sachdarstellung | 2 |
| 2.2.2 | Fachlicher Kommentar | 2 |
| 2.3 | Beschreibung des Vorhabens und der Varianten | 3 |
| 2.3.1 | Sachdarstellung | 3 |
| 2.3.2 | Fachlicher Kommentar | 4 |
| 2.4 | Schutzgut Mensch..... | 6 |
| 2.4.1 | Sachdarstellung | 6 |
| 2.4.2 | Fachlicher Kommentar | 8 |
| 2.5 | Schutzgut Pflanzen und Tiere | 10 |
| 2.5.1 | Sachdarstellung | 10 |
| 2.5.2 | Fachlicher Kommentar | 10 |
| 2.6 | Schutzgut Boden | 17 |
| 2.6.1 | Sachdarstellung | 17 |
| 2.6.2 | Fachlicher Kommentar | 17 |
| 2.7 | Schutzgut Wasser | 19 |
| 2.7.1 | Sachdarstellung | 19 |
| 2.7.2 | Fachlicher Kommentar | 21 |
| 2.8 | Schutzgut Klima/Luft | 24 |
| 2.8.1 | Sachdarstellung | 24 |
| 2.8.2 | Fachlicher Kommentar | 24 |
| 2.9 | Schutzgut Landschaft..... | 26 |
| 2.9.1 | Sachdarstellung | 26 |
| 2.9.2 | Fachlicher Kommentar | 26 |
| 2.10 | Schutzgutübergreifender Variantenvergleich | 27 |
| 2.10.1 | Sachdarstellung | 27 |
| 2.10.2 | Fachlicher Kommentar | 27 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 2.11 | Fazit | 28 |
| 3. | Hinweise zur Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten | 30 |
| 3.1 | Sachdarstellung | 30 |
| 3.2 | Fachlicher Kommentar | 31 |
| 4. | Hinweise zum Umweltbericht | 37 |
| 4.1 | Sachdarstellung | 37 |
| 4.2 | Fachlicher Kommentar | 37 |
| 5. | Gesamtfazit | 40 |
| 6. | Literatur und benutzte Materialien | 45 |

Verzeichnis der Tabellen

| | | |
|------------|---|----|
| Tabelle 1 | Ausstattungsmerkmale der Trassenvarianten | 3 |
| Tabelle 2 | Anlagebedingte Beeinträchtigungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch | 6 |
| Tabelle 3 | Lärmimmissionen oberhalb der Immissionsgrenzwerte innerhalb der Wohnbauflächen | 7 |
| Tabelle 4 | Flächenausmaß von Lärmimmissionen hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitfunktion | 7 |
| Tabelle 5 | Übersicht der ermittelten Rangfolgen im Variantenvergleich Schutzgut Mensch | 10 |
| Tabelle 6 | Rangfolgen aller Teilaspekte im Variantenvergleich Schutzgut Pflanzen und Tiere | 13 |
| Tabelle 7 | Anlagebedingte dauerhafte Flächeninanspruchnahmen von Biotoptypen | 13 |
| Tabelle 8 | Anlagebedingte Flächenverluste von Vogellebensräumen in Hektar | 14 |
| Tabelle 9 | Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Biotopverlust und Störreize auf die Brutbestände der gefährdeten Vogelarten, Datengrundlage Brutbestands- erfassung von 1998 bis 2003 | 16 |
| Tabelle 10 | Anlagebedingte Flächenverluste | 17 |
| Tabelle 11 | Beeinträchtigung des Grundwassers durch Infiltrationsflächenverluste infolge Neuversiegelung | 19 |
| Tabelle 12 | Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag | 20 |
| Tabelle 13 | Wirkzonen und Wirkintensitäten für den Eintrag von Schadstoffen in Oberflächengewässer | 21 |
| Tabelle 14 | Übersicht über die anlagebedingten Beeinträchtigungen zum Schutzgut Landschaft | 26 |

| | | |
|------------|--|----|
| Tabelle 15 | Flächeninanspruchnahme als Grundlage für die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich..... | 29 |
| Tabelle 16 | FFH-relevante Untersuchungen in Bremen..... | 31 |
| Tabelle 17 | Anforderungen an den Umweltbericht nach Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB | 38 |

Verzeichnis der Abbildungen

| | | |
|-------------|---|----|
| Abbildung 1 | Variantenverlauf Bremen..... | 5 |
| Abbildung 2 | Variantenvergleich für die Auswirkungskategorien zum Schutzgut Mensch | 8 |
| Abbildung 3 | Variantenvergleich für die Auswirkungskategorien zum Schutzgut Mensch | 12 |
| Abbildung 4 | Lage des Untersuchungsgebietes zur FFH-Verträglichkeitsstudie B 212n..... | 33 |
| Abbildung 5 | Bedeutsame Rastbereiche im Wiedbrok 2004..... | 35 |

1. Methodische Vorgehensweise

Im vorliegenden Gutachten erfolgt eine Überprüfung der Ergebnisse ausgewählter Unterlagen zur 64. Änderung zum Flächennutzungsplan Bremen. Untersucht werden insbesondere

- die "Umweltverträglichkeitsstudie B 212n - Abschnitt Landesgrenze Niedersachsen / Bremen bis geplanter Verknüpfung mit der A 281 im Bremer Vieland" (BIOCONSULT, Oktober 2003)¹ sowie
- die "FFH-Studie zur B 212n im Niedervieland, Bremen" (BIOCONSULT, Oktober 2003),
- die Begründung zum Flächennutzungsplan vom 12.6.2007 einschließlich des Umweltberichts, der maßgeblich auf den beiden vorstehenden Studien aufbaut.²

Zunächst werden die zentralen Aussagen der jeweiligen Verfahrensunterlagen in der Sache dargestellt. Hieran anknüpfend werden in einem fachlichen Kommentar inhaltliche Lücken und methodische Mängel auf Grundlage einer fachlichen Plausibilitätsprüfung identifiziert, die zu einer Neubewertung der zu erwartenden Auswirkungen und erheblichen Änderungen im Variantenvergleich führen können.

Maßstab der Plausibilitätsprüfung ist die allgemeine methodische Konsistenz der eingesetzten Techniken im Sinne von Nachvollziehbarkeit, Objektivität, Validität und Angemessenheit:³

- **Nachvollziehbarkeit:** Die Nachvollziehbarkeit und Transparenz aller methodischen Arbeitsschritte wie Bestandserfassung, Wirkungsabschätzung, Bewertung und Aggregation von Teilbewertungen zu einer Gesamtbeurteilung ist die Basis für eine externe Nachprüfbarkeit und somit von hervorragender Bedeutung. Der Nachvollzug des Erkenntnisprozesses und die Argumentationstransparenz sind jederzeit in vollem Umfang zu gewährleisten.
- **Objektivität:** Objektiv nennt man eine Methode, mit der das zu ermittelnde Merkmal eindeutig festgelegt wird, bei der also die Ergebnisse von der Person des Auswerterers unabhängig sind. Die Objektivität ist vollkommen, sofern der Methodenanwender das Resultat nicht beeinflusst.
- **Validität / Reliabilität:** Ein Messverfahren heißt reliabel oder zuverlässig, wenn es das zu ermittelnde Merkmal exakt erfasst, d. h. wenn es bei wiederholter Anwendung in geringem zeitlichen Abstand zum identischen Resultat führt. Während die Zuverlässigkeit die Eignung einer Methode - unabhängig davon, was gemessen wird - als Messwerkzeug bestimmt, gibt die Validität an, in welchem Grade eine Methode wirklich das misst, was gemessen werden soll.
- **Angemessenheit:** Mit diesem Begriff wird ausgedrückt, inwieweit Untersuchung und Untersuchungsergebnisse dem Untersuchungsgegenstand entsprechen. Bezogen auf die Aufgabe einer Umweltfolgenabschätzung stellen sich hier folgende Fragen: Entsprechen die Ergebnisse

¹ Im Folgenden kurz mit "UVS" bezeichnet.

² SENATOR FÜR UMWELT, BAU, VERKEHR UND EUROPA BREMEN: Begründung zum Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Mai 2001 - 64. Änderung: Seehausen/Strom B 212 neu. Bearbeitungsstand: 12.6.2007.

³ Vgl. HARTLIK (2000).

der Datengrundlage/Bestandsaufnahme? Liegt eine vernünftige Maßstabswahl bzw. Differenziertheit in der Betrachtung vor? Ist die Ergebnisinterpretation z. B. im Zuge von Handlungsempfehlungen adäquat zur Datengrundlage?

2. Hinweise zur UVS

2.1 Vorbemerkung

Die UVS wurde als Beitrag zum Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Mai 2001 - 64. Änderung: Seehausen/Strom B 212 neu im Oktober 2003 erstellt.⁴ Die Ergebnisse der UVS gehen neben anderen Fachgutachten in den Umweltbericht zum Flächennutzungsplan als eigenständiger Teil der Begründung ein.⁵ Gegenstand der UVS ist ausschließlich der bremische Teil der geplanten B 212 neu.

2.2 Allgemeine Hinweise

2.2.1 Sachdarstellung

Die UVS umfasst neben einer Einführung, einer zusammenfassenden Betrachtung der 1994 durchgeführten Raumanalyse und Hinweisen zur Methodik die allgemeinen Arbeitsschritte einer Umweltfolgenabschätzung: Vorhabensbeschreibung, schutzgutbezogene Bestandsbeschreibung/-bewertung, Auswirkungsprognose ohne Maßnahme, schutzgutbezogene Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich. Weiterhin existieren Abschnitte zur Abschätzung der Wirkungen des Eingriffs in Natur und Landschaft, Hinweise zu landschaftspflegerischen Maßnahmen und eine Schlussbetrachtung. Zum Anhang zählen acht Karten im Maßstab 1:15.000.

2.2.2 Fachlicher Kommentar

Die kartographische Darstellung soll auftragsgemäß nach den "Musterkarten für Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau" erfolgen.⁶ Hierzu ist festzustellen, dass dem grundsätzlichen Aufbau mit der thematischen Gliederung der Karten und dem Darstellungsmaßstab bei der Bestandsbeschreibung und -bewertung weitgehend entsprochen wird. Allerdings existiert keine Karte zum Raumwiderstand beziehungsweise zu den Konfliktschwerpunkten.

⁴ BIOCONSULT 2003.

⁵ Bearbeitungsstand 12.6.2007.

⁶ Vgl. BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN 1995.

Ein fachlich eklatanter Mangel ist jedoch das Fehlen der Karten 9 bis 12 gemäß "Musterkarten", in der die Auswirkungen auf die Schutzgüter darzustellen sind. Sämtliche Karten sind reine Bestandskarten ohne Variantendarstellungen. Einzige Ausnahme ist die Karte 8 (Lärmemissionen). Allerdings werden hier lediglich die Lärmemissionen als 200 m-Korridor (59 dB(A)) und 300 m-Korridor (49 dB(A)) sowie die betroffene Wohnbebauung im Maßstab 1:20.000 dargestellt.

Damit ist die Einschätzung der Betroffenheit durch die Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit aufgrund einer lückenhaften Antragsunterlage nicht sinnvoll möglich. Auch ohne die Vorgaben der "Musterkarten" ist es allgemeine gute fachliche Praxis, alle schutzgutbezogenen Auswirkungen flächenbezogenen in Karten darzustellen. In diesem Punkt sind daher die Antragsunterlagen unbedingt zu ergänzen.

Da die schutzgutbezogene Auswirkungsprognose (vgl. UVS, Kap. 8) und der schutzgutbezogene Variantenvergleich (vgl. UVS, Kap. 9) getrennt voneinander sind, erschwert dies die Nachvollziehbarkeit beträchtlich. Statt auf den prognostizierten schutzgutbezogenen Auswirkungen aufbauend den Variantenvergleich unmittelbar anschließend durchzuführen, ist ein umständliches Abgleichen der Kapitel zu leisten.

2.3 Beschreibung des Vorhabens und der Varianten

2.3.1 Sachdarstellung

Die B 212 neu ist als Hauptverkehrsstraße mit einer Breite nach RQ 14 mit jeweils einer Fahrspur in jeder Richtung vorgesehen. Die Anschlussstelle an die A 281 ist Gegenstand der Planfeststellung zu diesem Autobahnstück. Es werden 5 Varianten untersucht, die in Tabelle 1 mit ihren Ausstattungsmerkmalen beschrieben sind.

Tabelle 1 Ausstattungsmkmale der Trassenvarianten (Quelle: UVS, S. 30)

| Variante | Streckenlänge (Bremen)* | Gesamtfläche* | Aufschüttung** | Brückenbauwerke | Plangleiche Kreuzungsbauw. |
|----------|-------------------------|---------------|-----------------------|-----------------|----------------------------|
| 1 | 2.920 m | 12,15 ha | 75.225 m ³ | 2 | 1 |
| 1a | 3.000 m | 12,45 ha | 77.775 m ³ | 2 | 1 |
| 3 | 2.050 m | 8,20 ha | 43.095 m ³ | 1 | 1 |
| 6 | 2.190 m | 8,55 ha | 29.710 m ³ | 1 | 1 |
| 12 | 1.770 m | 7,30 ha | 41.180 m ³ | 1 | 1 |

* einschl. neu zu errichtender Anschlussstücke an das untergeordnete Straßennetz ** nach Fertigstellung der Straße

Die Verkehrsanalyse geht in der vorliegenden UVS von einer Prognose von **19.600 Kfz/h** bei einem Lkw-Anteil von rund 19% aus - unter Annahme des Netzschlusses zur A 281.⁷

2.3.2 Fachlicher Kommentar

Die vorliegende UVS geht von einer zweispurigen Straße mit "RQ14" aus. In der UVS zum Raumordnungsverfahren zur B 212 neu auf niedersächsischer Seite wird dagegen im entsprechenden Kapitel 'Beschreibung des Vorhabens' ab Deichhausen bis Landesgrenze Niedersachsen/Bremen von einem "RQ 20" und damit einem vierstreifigen Ausbau ausgegangen.⁸ Der im Raumordnungsverfahren dargestellte Stand der Vorhabensplanung dürfte der aktuellere sein, so dass die Grundvoraussetzungen für die UVS zum FNP hinfällig sind. Damit dürfte eindeutig eine **wesentliche Änderung des Vorhabens** vorliegen, die eine Überarbeitung der Unterlagen einschließlich erneuter Auslegung und Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig macht. Die in Tabelle 1 dargestellten Gesamtflächen sind also unrealistisch. Hier wird anscheinend von einem generalisiertem Straßenquerschnitt einschließlich Böschung von ca. 40 m Breite und einem entsprechenden Flächenverbrauch ausgegangen. Dagegen wird in der UVS zum ROV für den RQ 20 von einem mindestens 43,5 m breiten Querschnitt am Dammfuß ausgegangen, der bei Überführungsbauwerken auf bis zu 62,5 m ansteigen kann.⁹

Auch bei der prognostizierten Verkehrsbelastung weichen die Zahlen in erheblichem Umfang von denjenigen ab, die in der UVS zum ROV ermittelt werden. Dort werden zwischen der Ochtumquerung und Deichhausen (L 875) **25.600 Kfz/24h** errechnet. Die Lärmbelastungen dürften sich dadurch ebenfalls nicht unerheblich verändern.

Große Probleme bereitet die **Nachvollziehbarkeit der ermittelten Streckenlängen** auf Bremischen Gebiet (vgl. Tabelle 1), gleiches gilt auch für alle weiteren Ausstattungsmerkmale der Trassenvarianten. Ein Abgleich mit Abbildung 3 der UVS, in der die Varianten im Maßstab 1:15.000 innerhalb der Grenzen des Betrachtungsraumes eingetragen sind, bringt keine Klarheit. Insbesondere die Streckenlänge der Varianten 3, 6 und 12 scheinen im Verhältnis zueinander unrealistisch.

Nach dem reinen Augenschein ist Variante 6 eindeutig die kürzeste Verbindung zwischen Landesgrenze und Knotenpunkt mit der geplanten A 281, gefolgt von Variante 12 und Variante 3 (vgl. Abbildung 1). Tatsächlich wird aber für Variante 6 eine Streckenlänge von 2.190 m im Gegensatz zu lediglich 2.050 m bei Variante 3 und 1.770 m bei Variante 12 errechnet, woraus sich zwangsläufig auch geringere Gesamtflächeninanspruchnahmen ableiten. Die einzige Begründung hierfür ergibt sich aus den längeren Anschlussstücken an das untergeordnete Straßennetz (vgl. Markierung in Abbildung 1). Wieso diese Anschlussstücke bei Variante 6 die schätzungsweise doppelte Länge gegenüber den anderen Varianten aufweisen (ca. 650 m zu 300/350 m), wird weder begründet noch ist dies plausibel ableitbar. Dies ist jedoch entscheidend für einen Großteil der untersuchten Auswirkungen auf die Schutzgüter, da die Trassenlänge - wie im weiteren noch gezeigt wird - die zentrale Größe in der

⁷ Vgl. UVS, S. 33.

⁸ Vgl. UVS zum ROV (Bioconsult 2007), S. 100.

⁹ Vgl. UVS zum ROV (Bioconsult 2007), S. 100.

Auswirkungsprognose darstellt. Als direkte Folge davon verändert sich der Variantenvergleich, denn ein 300 m mehr oder weniger entscheiden hier maßgeblich hinsichtlich der Rangfolge.

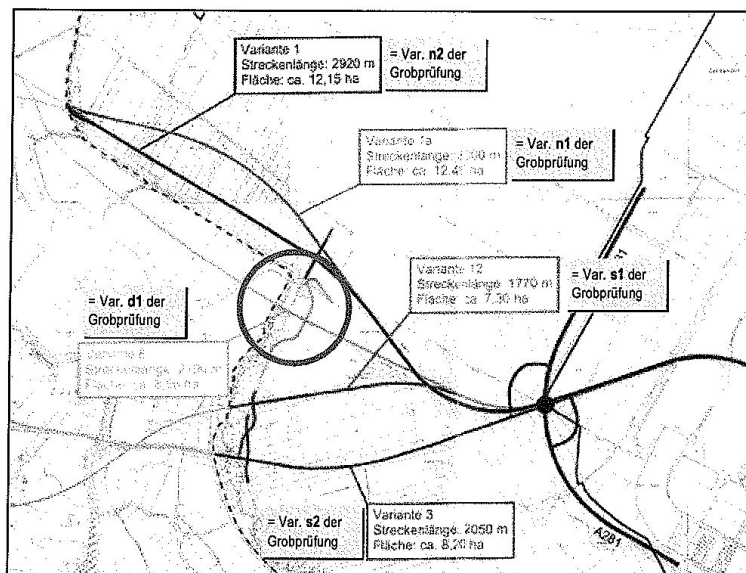


Abbildung 1 Variantenverlauf Bremen (Quelle: UVS, Abb. 3, Ausschnitt, Markierungen hinzugefügt)

Methodisch liegt darüber hinaus ein Problem darin, die **Länge der Anschlussstrecken** gewissermaßen **gleichberechtigt in die Gesamtstreckenlänge** zu integrieren. Die Anschlussstücke werden nicht in der Ausbaubreite der Bundesstraße durchgeführt, zudem gehen von den Anschlussstücken wesentlich geringere Zerschneidungseffekte und Schadstoffbelastungen aus, als von der eigentlichen B 212n. Auch die FFH-Gutachten gehen hier von anderen Voraussetzungen aus und betrachten in ihren Untersuchungen lediglich die Durchschneidungslängen der eigentlichen Trassen der B 212n-Varianten.¹⁰

Dies Betrachtungsweise führt insgesamt dazu, dass unter den drei hier näher betrachteten Varianten ausgerechnet die Variante 6 mit dem geringsten Zerschneidungspotenzial aufgrund der direktesten Verbindung zwischen Landesgrenze und Anschlussstelle A 281 beim Großteil der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognosen schlechter abschneidet, als die deutlich längeren Streckenführungen der Varianten 3 und 12 (was die eigentliche Trasse der Bundesstraße anbelangt).

¹⁰ Vgl. z. B. PLANUNGSRUPPE GRÜN (2007): "FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des besonderen Schutzgebiets DE 2918-401 Niedervieland", S. 13.

Wenn aber davon auszugehen ist, dass die Anbindung der B 212 neu an die Wiedbrokstraße "derzeit aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht als nicht sinnvoll" erscheint,¹¹ ist die Ermittlung der schutzgutbezogenen Auswirkungen und der daraus resultierenden Variantenvergleiche in der vorliegenden UVS dringend überarbeitungsbedürftig, da das Vorhaben erheblich geändert wurde. Auch die Begründung zur 64. Änderung des Bremer Flächennutzungsplans geht von dieser einschneidenden Vorhabensänderung aus:¹²

"Wegen der sehr gravierende Beeinträchtigungen wird auf eine Verknüpfungsstelle verzichtet, weil im Westen die Anschlussstelle in Delmenhorst-Deichhausen und im Osten am GVZ-Ost für den Ziel- und Quellverkehr nach und aus Strom und Seehausen gut zu erreichen sind und Durchgangsschleichverkehre reduziert werden können."

Vor diesem Hintergrund relativieren sich die Ergebnisse der folgenden schutzgutbezogenen Auswirkungsbetrachtungen, da hier grundsätzlich von aktuell nicht mehr zutreffenden Flächenbilanzierungen auszugehen ist. Insbesondere Variante 6 dürfte sich im Variantenvergleich maßgeblich verbessern, da hier die größte Streckenlänge entfällt und die resultierenden Beeinträchtigungen damit weit günstiger ausfallen müssen. Dennoch wird in den folgenden Kapiteln die UVS auf Plausibilität und methodische Konsistenz basierend auf den getroffenen Grundannahmen geprüft.

2.4 Schutzgut Mensch

2.4.1 Sachdarstellung

Untersucht werden die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungs- und Freizeitfunktion. Baubedingte Auswirkungen werden nicht betrachtet, da noch keine konkreten Aussagen über die Bauausführung und die Baustelleneinrichtungen existieren.

Anlagebedingt wird die Beseitigung von Gebäuden mit Wohnfunktion, die Beseitigung von sonstigen Gebäuden und der Verlust von Flächen mit mittlerer Bedeutung für die Erholungsnutzung bilanziert (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2 Anlagebedingte Beeinträchtigungen der Varianten auf das Schutzgut Mensch
(Quelle: UVS, S. 100)

| | Var. 1 | Var. 1a | Var. 3 | Var. 6 | Var. 12 |
|--|----------|----------|--------|---------|---------|
| Beseitigung von Gebäuden mit Wohnfunktion | keine | keine | 1-2 | keine | keine |
| Beseitigung von sonstigen Gebäuden | 1 | keine | 1 | keine | 1 |
| Verlust von Flächen mit mittlerer Bedeutung für die Erholungs-/Freizeitnutzung | 12,15 ha | 12,45 ha | 8,2 ha | 8,55 ha | 7,3 ha |

¹¹ Vgl. PLANUNGSGRUPPE GRÖN: FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung "bremischer Ochtum" (DE 2918-371), "Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Båke" (DE 2817-331). Juli 2007, S. 11.

¹² Vgl. SENATOR FÜR UMWELT, BAU, VERKEHR UND EUROPA BREMEN 2007, S. 44.

Die **betriebsbedingten** Auswirkungen ergeben sich durch die prognostizierten Lärmemissionen. Als Maßstäbe werden hier die Werte der 16. BImSchV herangezogen. Dazu werden die Tagwerte für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete (59 dB(A)) pauschal mit einem Korridor von 200 m beidseits der Trasse sowie die Nachtwerte (49 dB(A)) mit 300 m links und rechts der Trasse berücksichtigt (vgl. Tabelle 2). Die betriebsbedingten Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion werden anhand eines Orientierungswertes von 50 dB(A) tags definiert. Entsprechende Beeinträchtigungen ergeben sich 300 m beiderseits der Trasse, eine Erholungseignung ist hier nicht mehr gegeben. Weitere Beeinträchtigungen entstehen in Gebieten von mehr als 40 dB(A). Hier wird ein 700 m-Korridor links und rechts der Trassen abgeleitet (Tabelle 4).

Tabelle 3 Lärmimmissionen oberhalb der Immissionsgrenzwerte innerhalb der Wohnbauflächen (Quelle: UVS, S. 102)

| | Wohnbaufläche mit Lärmemissionen oberhalb der Immissionsgrenzwerte | davon | | davon | |
|---------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| | | > 59 dB(A) | > 49 dB(A) | Wohngebiete | Einzelhaus-Bebauung |
| Var. 1 | 7.326 m ² | 7.326 m ² | - | - | 7.326 m ² |
| Var. 1a | 7.326 m ² | 5.563 m ² | 1.763 m ² | | 7.326 m ² |
| Var. 3 | 51.912 m ² | 41.757 m ² | 10.155 m ² | 51.912 m ² | - |
| Var. 6 | 9.877 m ² | 6034 m ² | 3.842 m ² | - | 9.877 m ² |
| Var. 12 | 31.541 m ² | 20.044 m ² | 11.497 m ² | 25.208 m ² | 6.333 m ² |

Tabelle 4 Flächenausmaß von Lärmimmissionen hinsichtlich der Erholungs- und Freizeitfunktion (Quelle: UVS, S. 103)

| | 300 m-Korridor >50 dB(A) | 700 m-Korridor >40 dB(A) |
|---------|-----------------------------|-----------------------------|
| Var. 1 | 175 ha | 409 ha |
| Var. 1a | 180 ha | 420 ha |
| Var. 3 | 102 ha | 239 ha |
| Var. 6 | 88 ha | 205 ha |
| Var. 12 | 90 ha | 209 ha |

Im Variantenvergleich werden die Rangplätze für die drei betrachteten Auswirkungskategorien in Form von grafisch aufbereiteten Rangfolgen ermittelt. Die drei "Charts" in Abbildung 2 enthalten bereits eine Aggregation aus den Beeinträchtigungsgruppen Wohn-/Wohnumfeldfunktion sowie Erholungs-/Freizeitfunktion. Insgesamt wird festgestellt, dass die günstigsten Varianten für das Schutzgut Mensch die Varianten 1 und 1a sind.

2.4.2 Fachlicher Kommentar

Die Darstellung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ist unzureichend. Dies ist vor allem aufgrund der herausragenden Bedeutung dieses Schutzgutes für den Variantenvergleich kritisch zu beurteilen. Betroffene Wohngebäude oder andere Gebäude werden lediglich anonym aufgezählt, wo diese Betroffenheiten exakt entstehen ist darüber hinaus aufgrund der **mangelhaften kartographischen Darstellung für die Betroffenen kaum einschätzbar**. Dies ist vor dem Hintergrund des überschaubaren, kleinräumigen Untersuchungsraumes unverständlich. Karte 8 stellt zwar für alle fünf Varianten die mit 49 dB(A) nachts und den 59 dB(A) tags verlärmte Fläche dar, dies jedoch lediglich im Maßstab 1:20.000 ohne jegliche räumliche Orientierungspunkte oder Beschriftungen. Lediglich die betroffenen Wohngebiete, die betroffene Einzelhausbebauung und (im Text nicht erwähnt) bauleitplanerisch ausgewiesene Wohnbaufläche gemäß Flächennutzungsplan ist kenntlich gemacht.

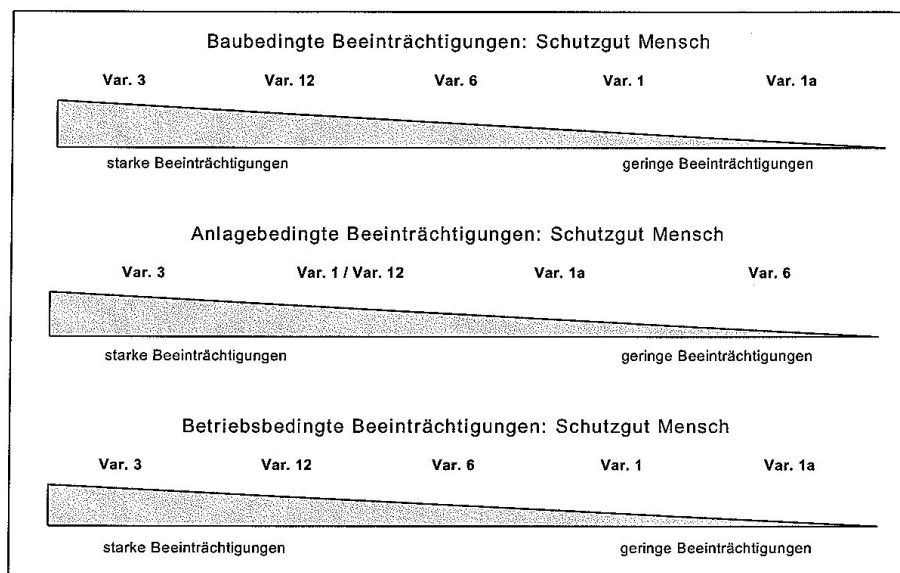


Abbildung 2 Variantenvergleich für die Auswirkungskategorien zum Schutzgut Mensch (Quelle: UVS, S. 132 ff.)

Auch der **Variantenvergleich** ist nur eingeschränkt nachvollziehbar, da die verschiedenen Aggregationsstufen nicht transparent werden. Zunächst werden die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen zusammengefasst, also die Beeinträchtigungen von Wohn-/Wohnumfeldfunktion und Erholungs-/Freizeitfunktion aggregiert. Bei den **anlagebedingten** Auswirkungen wird der Verlust von Wohngebäuden als besonders schwerwiegend hervorgehoben, so dass die Inanspruchnahme von erholungsrelevanten Flächen hier nur untergeordnet als Differenzierungskriterium herangezogen wird,

wenn Varianten bei der Wohn-/Wohnumfeldbeeinträchtigung vergleichbar einzuschätzen sind (vgl. Tabelle 2). Dies wird jedoch nicht entsprechend erläutert.

Bei den **betriebsbedingten** Beeinträchtigungen wird im Variantenvergleich lediglich auf die Auswirkungen hinsichtlich der Wohn-/Wohnumfeldfunktion abgestellt, die ermittelten Werte für die Erholungs-/Freizeitfunktion scheinen unberücksichtigt zu bleiben (vgl. Tabelle 3).

Wie nun der Variantenvergleich über die drei Auswirkungskategorien hinweg funktioniert und das Gesamtergebnis 'günstigste Varianten = Varianten 1 und 1a' zustande kommt, ist unklar. In der UVS heißt es:¹³

"Bei der Ermittlung der vergleichsweise geringsten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch werden die baubedingten Beeinträchtigungen aufgrund ihrer zeitlichen Begrenzung als nachrangig eingeordnet. Die Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion werden höher gewichtet als die der Erholungs- und Freizeitfunktion. Dies resultiert aus der Tatsache, dass man den Beeinträchtigungen im Wohnbereich über einen deutlich längeren Zeitraum ausgesetzt ist und in den Beeinträchtigungen nur sehr eingeschränkt ausweichen kann. Zudem beziehen sich die Beeinträchtigungen im Wohnbereich auch auf die besonders sensible Ruhephase in der Nacht.

Für das Schutzgut Mensch ist durch die starken Lärmemissionen in den bewohnten Bereichen die Variante 3 am ungünstigsten zu bewerten. Die weitere Einordnung der Varianten ergibt sich im wesentlichen aus der Entfernung zu den besiedelten Bereichen, so dass die Varianten 12, 6, 1 und 1a folgen. Bezüglich der Freizeit- und Erholungsfunktion führen alle Varianten mit den genannten unterschieden zu starken Beeinträchtigungen, da sie den siedlungsnahen Freiraum zerschneiden und Wegebeziehungen beeinträchtigen.

Günstigste Varianten für das Schutzgut Mensch sind die Varianten 1 und 1a."

Wie hier die Schlussfolgerung zustandekommt, dass die Varianten 1 und 1a zu bevorzugen sind, ist nicht unmittelbar ersichtlich. Zumindest Variante 6 scheint gleichwertig zu sein. Das verdeutlicht auch Tabelle 5, in der die in der UVS ermittelten Rangplätze (im Gegensatz zu den in Abbildung 2 dargestellten Diagrammen) übersichtlich zusammengestellt sind. Werden alle Auswirkungen herangezogen und ihre Rangplätze hilfsweise addiert, ergeben sich Vorteile für die Varianten 1a, 6 und 12, die Varianten 1 und 3 folgen auf den Plätzen vier und fünf. Die geringere Summe in der Rangplatzaddition ist gleichbedeutend mit niedrigeren Beeinträchtigungen, so dass die Variante mit der niedrigsten Summe den Vorzug erhält. Werden die baubedingten Auswirkungen und die Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion vernachlässigt, so ergibt sich eine Rangfolge, in der Variante 1a vor Variante 6 und Variante 1 dominiert (vgl. Tabelle 5, letzte Zeile).

¹³ Vgl. UVS, S. 134.

Tabelle 5 Übersicht der ermittelten Rangfolgen im Variantenvergleich Schutzgut Mensch
(Quelle: eigene Zusammenstellung)

| | Var. 1 | Var. 1a | Var. 3 | Var. 6 | Var. 12 |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| Baubedingte Auswirkungen - allgemein | 2 | 1 | 5 | 3 | 4 |
| Anlagebedingte Auswirkungen - Wohn-/Wohnumfeldfunktion* | 3 | 2 | 4 | 1 | 3 |
| Anlagebedingte Auswirkungen - Erholungs-/Freizeitfunktion | 5 | 4 | 2 | 3 | 1 |
| Betriebsbedingte Auswirkungen - Wohn-/Wohnumfeldfunktion* | 2 | 1 | 5 | 3 | 4 |
| Betriebsbedingte Auswirkungen - Erholungs-/Freizeitfunktion | 4 | 5 | 2 | 3 | 1 |
| Rangplatzsumme - gesamt | 16 | 13 | 18 | 13 | 13 |
| Rangplatzsumme - nur Wohn-/Wohnumfeldfunktion | 5 | 3 | 9 | 4 | 7 |
| Gesamtrangfolge (nur Wohn-/Wohnumfeldfunktion) | 3 | 1 | 5 | 2 | 4 |

* vorrangige Aspekte gemäß UVS fett hervorgehoben

2.5 Schutzgut Pflanzen und Tiere

2.5.1 Sachdarstellung

Das Schutzgut Tiere Pflanzen gestaltet sich durch die berücksichtigten Teilaspekte Biototypen, Avifauna, Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und Vegetation der Gräben komplex. Sie werden getrennt voneinander dargestellt und bewertet, so dass diese Aspekte auch getrennt in den Variantenvergleich eingestellt werden.¹⁴

Die Zusammenführung der Teilaspekte im **Variantenvergleich** erfolgt unter der Maßgabe, dass die Biotop- und Lebensraumverluste bei den Teilaspekten Biototypen und Avifauna erheblich größer sind, als bei den anderen Teilaspekten. Als weiterer Aspekt bei der Gewichtung wird die Wiederherstellbarkeit der zerstörten beziehungsweise beeinträchtigten Strukturen und Funktionen herangezogen. Diese ist bei den reichhaltigen Grabenstrukturen eher zu realisieren, als die Schaffung großer zusammenhängender Lebensräume für Brut- und Rastvögel oder die Entwicklung von Biototypen auf Sonderstandorten. Auf dieser Grundlage wird Variante 3 als günstigste Variante für das Schutzgut Pflanzen und Tiere bewertet.

2.5.2 Fachlicher Kommentar

Bei der Darstellung der Auswirkungen zu diesem Schutzgut ist kritisch anzumerken, dass eine kartographische Darstellung der Beeinträchtigungen nicht vorliegt und sowohl die Nachvollziehbarkeit als auch die Überprüfbarkeit des Sachverhaltes nicht gegeben sind.

Darüber hinaus ist insbesondere der Variantenvergleich hinsichtlich des Ergebnisses kritisch zu hinterfragen. Wie im voran stehenden Kapitel 2.5.1 dargestellt, muss davon ausgegangen werden, dass

¹⁴ Vgl. UVS, S. 134.

bei der schutzgutbezogenen Zusammenführung der sieben behandelten Teilaspekte lediglich die Biotoptypen und die Avifauna berücksichtigt werden (vgl. Abbildung 3 Teilaspekte Nr. 1-3). Die Begründung, dass diese beiden Aspekte flächenmäßig dominieren, ist fachlich anzuzweifeln. Dass die gesamthafte Auswirkungsbetrachtung von Biotoptypen größere flächenbezogene Auswirkungen erzeugt, als die Einzelbetrachtung von Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und die Vegetation der Gräben, ist zwangsläufig. Gleiches gilt für die Avifauna. Die reine Flächengröße der Betroffenheiten kann daher nicht als Begründung herangezogen werden, wenn es um die Untersuchung der Auswirkungen und den Variantenvergleich beim Schutzgut Tiere und Pflanzen geht. Die untersuchten Tierartengruppen besitzen Indikatorfunktion, stellvertretend für alle anderen, hier nicht untersuchten Tier- und Pflanzenarten. Auch die Grabenlebensräume spielen hier im Naturhaushalt eine besondere Rolle. Die offensichtliche Nichtberücksichtigung dieser Aspekte beim Variantenvergleich stellt daher einen erheblichen Mangel dar.

Tabelle 6 zeigt eine Zusammenstellung der in der UVS ermittelten Rangfolgen (vgl. Abbildung 3) und eine Addition der Rangplätze mit der daraus abgeleiteten Gesamtrangfolge. Bei einer Gleichgewichtung der untersuchten Teilaspekte ergibt sich die Rangfolge **Variante 12<3<6<1<1a** mit zunehmendem Beeinträchtigungsgrad. Variante 12 wäre danach die schutzgutbezogene Vorzugsvariante, Variante 3 belegt nur knapp vor Variante 6 den zweiten Platz, während die Varianten 1 und 1a die letzten Plätze einnehmen. Hierbei ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die Rangfolge bei Teilaspekt (1) *Anlagebedingte Beeinträchtigungen von Biotoptypen* methodisch fehlerhaft ermittelt wurde (vgl. Tabelle 7). Eine korrekte Bewertung müsste daher zur Abstufung von Variante 3 führen.

Selbst wenn trotz der dargelegten starken Bedenken dem Ansatz gefolgt wird, und die **anlagebedingte Beeinträchtigung von Biotoptypen** neben der Avifauna als zentrales Vergleichskriterium betrachtet werden, lassen sich Inkonsistenzen feststellen. Die Verfasser ermitteln bei den anlagebedingten, dauerhaften Flächeninanspruchnahmen von Biotoptypen der Wertstufen 4 (hochwertig) und 5 (sehr hochwertig) die in Tabelle 7 dargestellten Werte. Danach sind die Varianten 1 und 1a deutlich abgeschlagen, die Varianten 12 und 3 belegen Platz 1 und 2 während Variante 6 einen Mittelplatz einnimmt. Es ergibt sich demnach die Rangfolge **Variante 12<3<6<1<1a** mit zunehmender Beeinträchtigung. Dagegen schließt der Variantenvergleich in diesem Teilaspekt mit der abweichenden Rangfolge **Variante 3<12<1<1a<6**.

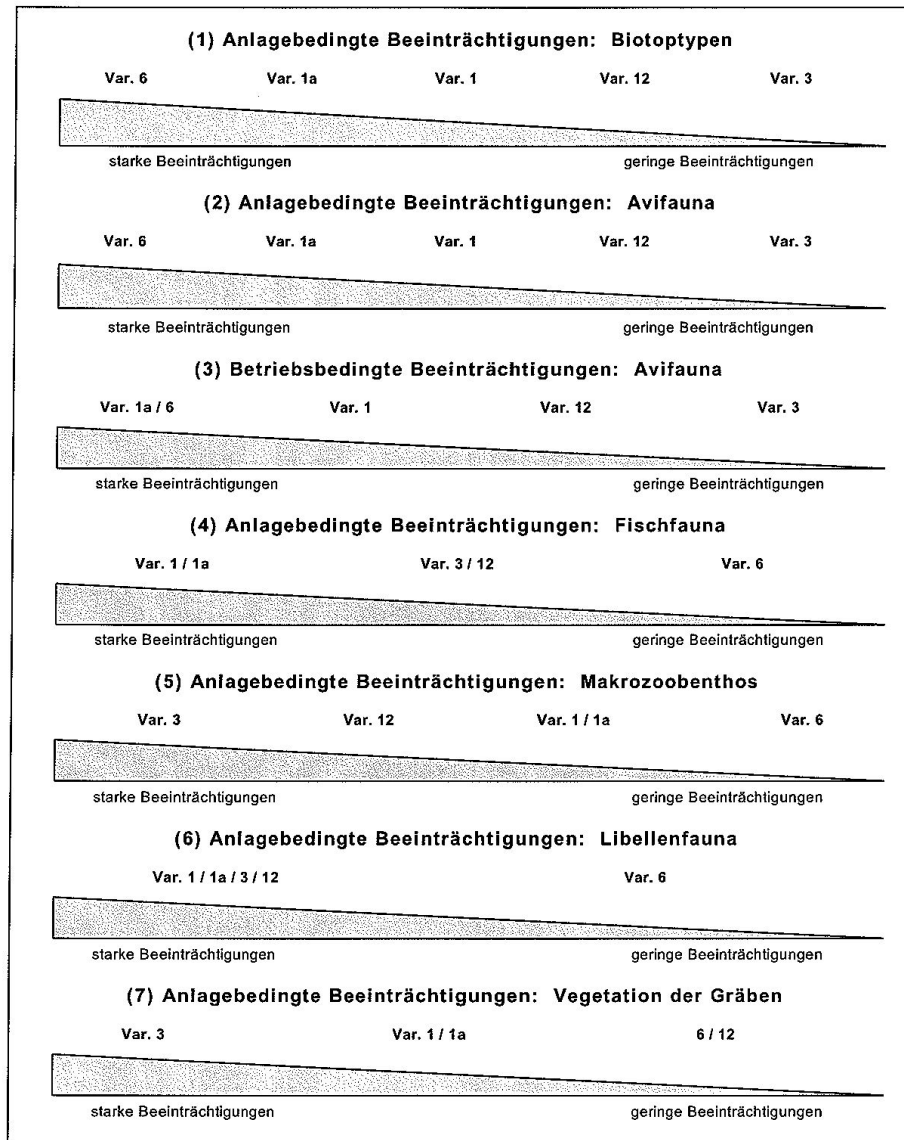


Abbildung 3 Variantenvergleich für die Auswirkungskategorien zum Schutzgut Mensch (Quelle: UVS, S. 132 ff.)

Tabelle 6 Rangfolgen aller Teilaspekte im Variantenvergleich Schutzgut Pflanzen und Tiere (Quelle: eigene Zusammenstellung nach UVS)

| Teilaspekte zum Schutzgut Pflanzen und Tiere | Var. 1 | Var. 1a | Var. 3 | Var. 6 | Var. 12 |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| (1) Biotoptypen (anlagebedingt) | 3 | 4 | 1 | 5 | 2 |
| (2) Avifauna (anlagebedingt) | 3 | 4 | 1 | 5 | 2 |
| (3) Avifauna (betriebsbedingt) | 3 | 4 | 1 | 4 | 2 |
| (4) Fischfauna (anlagebedingt) | 4 | 4 | 2 | 1 | 2 |
| (5) Makrozoobenthos (anlagebedingt) | 2 | 2 | 5 | 1 | 4 |
| (6) Libellenfauna (anlagebedingt) | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| (7) Vegetation der Gräben (anlagebedingt) | 3 | 3 | 5 | 1 | 1 |
| Rangplatzsumme - gesamt | 20 | 23 | 17 | 18 | 15 |
| Gesamtrangfolge | 4 | 5 | 2 | 3 | 1 |

Tabelle 7 Anlagebedingte dauerhafte Flächeninanspruchnahmen von Biotoptypen (zusammengestellt nach UVS, S. 105)

| Biotoptypen | Var. 1 | Var. 1a | Var. 3 | Var. 6 | Var. 12 |
|--|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| - Wertstufe 4 | 6,1 ha | 6,9 ha | 3,75 ha | 1,75 ha | 2,55 ha |
| - Wertstufe 5 | 3,7 ha | 3,1 ha | 2,2 ha | 5,8 ha | 3,0 ha |
| Gesamt | 9,8 ha | 10,0 ha | 5,95 ha | 7,55 ha | 5,55 ha |
| Besonders geschützte Biotope (§ 22a BremNatSchG) | 0,7 ha | 0,55 ha | 0,3 ha | - | 0,08 ha |

Es stellt sich die Frage, warum Variante 3 auf den ersten Platz befördert, Variante 6 hingegen auf den letzten Platz abgestuft wird. Zur Begründung heißt es:¹⁵

"Weiterhin ist beim Variantenvergleich die Querung des Ochtumvorlandes zu berücksichtigen. Diese findet bei Variante 3 in einem Bereich mit bestehender Querung der Ochtum statt. Alle anderen Varianten müssen das Ochtumvorland in einem mehr oder weniger breiten Bereich queren und es muss eine neue Brücke über die Ochtum errichtet werden. Damit ist eine weitere Flächeninanspruchnahme von Biotoptypen mit sehr hoher und hoher Bedeutung verbunden. Die Querung des Vorlandes ist bei Variante 6 mit rd. 2 km am größten. Unter Berücksichtigung der ermittelten Biotopverluste innerhalb des Betrachtungsraumes und der Wirkungen der Querung des Ochtumvorlandes ergibt sich im Variantenvergleich folgendes Bild: ..."

Hier gibt es mehrere Schwachstellen im Hinblick auf die fachliche Plausibilität und Konsistenz der methodischen Vorgehensweise:

- Die dargestellten "zusätzlichen Auswirkungen" werden im eigentlichen Auswirkungskapitel (vgl. UVS, Kap. 8.2.1.2), dort wo sie hingehören, nicht erwähnt. Erst im Variantenvergleich werden sie als Zusatzargumentation herangezogen.

¹⁵ Vgl. UVS, S. 135.

- Die zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen für Biotoptypen der Wertstufen 4 und 5 für die Varianten, die einen Brückenneubau benötigen, werden nicht benannt und können nicht überprüft werden.
- Auch Variante 3, die nach dieser Sichtweise am günstigsten abschneidet, wird nicht ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahmen auskommen, wenn davon ausgegangen wird, dass ein vierspuriger Ausbau (RQ 20) erfolgt. Die bestehende Ochtumquerung reicht daher vermutlich nicht aus, es ist auch hier mit erheblichen zusätzlichen Bauarbeiten und Flächeninanspruchnahmen zu rechnen. Diese werden jedoch nicht ermittelt.
- Die Querung des Ochtumvorlandes wird ebenfalls als Zusatzkriterium herangezogen. Die Querung ist den Verfassern nach durch Variante 6 mit rund 2 km am längsten. Entgegen der eingangs mehrfach betonten Aussage, nur die Auswirkungen auf Bremischer Seite zu berücksichtigen, wird nun das Untersuchungsgebiet für dieses Schutzgut ausgeweitet. Hier muss die Frage gestellt werden, warum bei diesem Zusammenhang die zusätzlichen Flächenbedarfe aufgrund der Ochtumquerung ermittelt werden und bei anderen nicht.

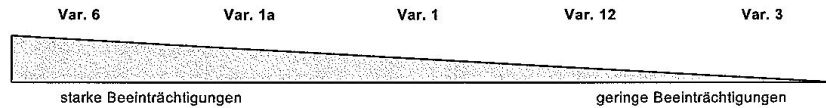
Neben den Verlusten von Biotoptypen wird der **Beeinträchtigung von Vogellebensräumen** in der UVS höchste Priorität eingeräumt.¹⁶ Das Ergebnis der Auswirkungsprognose für die anlagebedingten Auswirkungen zeigt Tabelle 8.

Tabelle 8 *Anlagebedingte Flächenverluste von Vogellebensräumen in Hektar (Quelle: UVS, S. 107, Hervorhebungen zugefügt)*

| | Var.1 | Var.1a | Var.3 | Var.6 | Var.12 |
|---|-------|--------|-------|-------|--------|
| Flächenverlust von Vogelbrutgebieten mit hoher u. sehr hoher Bedeutung in <u>Bremen</u> | 11,1 | 11,3 | 5,3 | 7,0 | 5,6 |
| Flächenverlust von Vogelbrutgebieten mit hoher u. sehr hoher Bedeutung in <u>Niedersachsen</u> | 0,09 | 0,07 | - | 6,2 | 0,2 |
| Flächenverlust von Rastgebieten mit hoher Bedeutung in <u>Bremen</u> | 6,7 | 6,8 | 5,6 | 5,8 | 5,3 |
| Flächenverlust von Rastgebieten mit mittlerer Bedeutung in <u>Bremen</u> | - | - | - | - | - |
| Flächenverlust von Rastgebieten mit hoher Bedeutung in <u>Niedersachsen</u> | - | - | - | 6,3 | - |
| Flächenverlust von Rastgebieten mit mittlerer Bedeutung in <u>Niedersachsen</u> | - | - | - | - | - |

Das hierauf basierende Ergebnis des Variantenvergleichs der UVS zu den **anlagebedingten Beeinträchtigungen** der Avifauna lautet:

¹⁶ Vgl. UVS, S. 140.



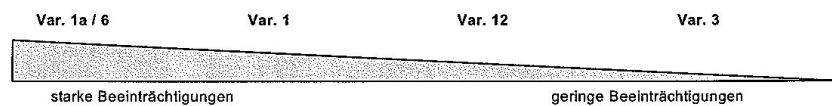
Die Argumentation zu dieser Einstufung, insbesondere der letzte Rang für Variante 6, beruht auf der gleichberechtigten Einbeziehung der Flächenverluste auf dem Gebiet Niedersachsens. Die stehen hier aber auftragsgemäß gar nicht zur Diskussion. Sie werden in einer eigenständigen UVS zum ROV betrachtet. Darüber hinaus sind die Angaben zu den Flächenverlusten gar nicht überprüfbar, da in den betreffenden Bestandskarten für Niedersachsen lediglich weiße Flächen vorhanden sind.¹⁷

Werden also nur die Flächen, die Bremen betreffen, berücksichtigt, ist offensichtlich, dass die Varianten 1 und 1a bei den Flächenverlusten von Vogelbrutgebieten mit *hoher* und *sehr hoher* Bedeutung schlecht abschneiden. Dagegen sind die Varianten 3 und 12 im Prinzip aufgrund der geringen Unterschiede gleichwertig einzustufen, während Variante 6, um etwa 25% ungünstiger bezogen auf die sehr hochwertigen Flächenverluste, Rang drei belegt.

Die letzte Auswirkung mit herausragender Bedeutung, die es beim schutzgutbezogenen Variantenvergleich gemäß UVS zu berücksichtigen gilt, sind die **betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Avifauna**, also die Störungen von Vögeln durch Lärm und optische Reize. Diesbezüglich wird in der UVS eine Tabelle mit betroffenen Rote-Liste-Arten und Brutpaaren zusammengestellt (vgl. Tabelle 9).

Zur Erläuterung dieser Tabelle äußern sich die Verfasser der UVS wie folgt:¹⁸

"Wesentlicher Aspekt der betriebsbedingten Beeinträchtigungen sind Störung von Vögeln durch Lärm und optische Reize. In diesem Zusammenhang wird auch der direkte Verlust von Bruthabitaten durch die Trasse berücksichtigt. Insgesamt werden 24 Brutvogelarten der Roten Liste durch Biotopverlust und Störreize beeinträchtigt. Bei der Variante 1a sind 17-18 Arten mit insgesamt 46- 47 Brutpaaren betroffen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Varianten 1 (16-17 Arten, 40-44 Brutpaare) und 6 (16-17 Arten, 55-56 Brutpaare). Bei den Varianten 3 (12-13 Arten, 30-31 Brutpaare) und 12 (13-14 Arten, 35-36 Brutpaare) sind die Beeinträchtigungen gegenüber den oben genannten Varianten reduziert. Im Variantenvergleich der betriebsbedingten Wirkungen ergibt sich folgendes Bild.



Unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte der Avifauna wird deutlich, dass alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen auf die Avifauna führen. Insgesamt ist aber die Variante 3 aufgrund der geringsten Beeinträchtigungen sämtlicher betrachteter und differenzierbarer Aspekte am günstigsten zu bewerten."

¹⁷ Vgl. UVS, Karten 1- 3.

¹⁸ Vgl. UVS, S. 136 f.

Tabelle 9 Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Biotopverlust und Störreize auf die Brutbestände der gefährdeten Vogelarten, Datengrundlage Brutbestandserfassung von 1998 bis 2003 (Quelle: UVS, S. 112)

| | Rote Liste | | EU-Anhang ¹ Arten | vermutete Störwirkungen im Trassenabstand von | Mühlenhäus | | Wiedbrook | | Keller-Groth Variante 6 |
|---------------------------------|------------|----|---------------------------------|---|--------------------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| | BRD | NS | | | Variante 1 südl. Var. | Variante 1a nördl. Var. | Variante 12 nördl. Var. | Variante 3 südl. Var. | |
| Weißstorch | A3 | A1 | x | <200m | - | - | - | - | - |
| Knakente | A2 | A1 | | <300m | 3 BP | 3 BP | 2 BP | 1 BP | 2 BP |
| Löffelente | | A2 | | <300m | 4 BP | 5 BP | 2 BP | 3 BP | 3 BP |
| Rohrweihe | | A3 | x | <200m | 1 BP | 1 BP | - | - | 1 BP |
| Wiesenweihe | A2 | A1 | x | <500m | 1 BP ? | 1 BP ? | 1 BP ? | 1 BP ? | 1 BP ? |
| Rebhuhn | A2 | A2 | | <300m | 1 BP | 1 BP | - | - | 1 BP |
| Tupfsumpfhuhn | A1 | A1 | | <300m | - | 1 BP | - | - | - |
| Wachtelkönig | A2 | A2 | x | <300m | 1 BP | 2 BP | - | - | 1 BP |
| Sandregenpfeifer | A2 | V | | <300m | - | - | - | - | - |
| Kibitz | A2 | A2 | | <300m | 3 BP | 3 BP | 8 BP | 8 BP | 5 BP |
| Kampfläufer | A1 | A1 | x | <300m | - | - | - | - | - |
| Bekassine | A1 | A2 | | <300m | 4 BP | 3 BP | 2 BP | 2 BP | 3 BP |
| Uferschnepfe | A1 | A2 | | <300m | 1 BP | 1 BP | 2 BP | 2 BP | 1 BP |
| Gr. Brachvogel | A2 | A2 | | <300m | 1 BP | 2 BP | 1 BP | 1 BP | 1 BP |
| Rotschenkel | A2 | A2 | | <300m | 2 BP | 1 BP | 2 BP | 2 BP | 4 BP |
| Sumpfohreule | A1 | A1 | x | <500m | 2 BP | 2 BP | 1 BP | 1 BP | 2 BP |
| Kleinspecht | | A3 | | <200m | - | - | - | - | - |
| Feldlerche | V | A3 | | <300m | 8 BP | 8 BP | 8 BP | 7 BP | 5 BP |
| Nachtigall | | A3 | | <200m | - | - | - | - | - |
| Blaukehlchen | | V | x | <200m | 7 BP | 7 BP | 2 BP | - | 14 BP |
| Gartenrotschwanz | V | A3 | | <200m | 1 BP | 1 BP | 1 BP | 1 BP | 1 BP |
| Braunkehlchen | A3 | A2 | | <200m | 2 BP | 2 BP | 1 BP | 1 BP | 1 BP |
| Schwarzkehlchen | | A3 | | <200m | - | - | - | - | - |
| Schilfsänger | A2 | A2 | | <200m | 5 BP | 5 BP | 3 BP | 1 BP | 10 BP |
| bedroffene Rote Liste-Arten | | | | | 16-17 | 17-18 | 13-14 | 12-13 | 16-17 |
| bedroffene Rote Liste-Brutpaare | | | | | 40-44 | 46-47 | 35-36 | 30-31 | 55-56 |

BP = Brutpaar, BP? = Brutpaarverdacht, BP (Rd) = Brutpaar am Rande des Gebiets. Rote Liste BRD nach Bauer et. al. (2002), Nds. nach Sübeck & Wend (2002). A1 = vom Aussterben bedroht, A2 = stark gefährdet, A3 = gefährdet, V = Vorwarnliste

Was nicht ohne weiteres deutlich wird, da entsprechende Hinweise fehlen, ist die Tatsache, dass hier ebenfalls Beeinträchtigungen maßgeblich in die Auswirkungsbetrachtung mit einfließen, die definitiv nicht hingehören. So ist dem Text der UVS zu entnehmen, dass in Tabelle 9 Brutpaare berücksichtigt werden, die außerhalb des Untersuchungsgebietes in niedersächsischen Bereichen liegen. Dies betrifft anscheinend jedoch nur Trassenvariante 6, da denn sie "verläuft zu einem großen Teil außerhalb der Landesgrenze."¹⁹ Inwieweit auch bei den anderen Trassenvarianten eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes erfolgt, ist nicht feststellbar. Auch die Beeinträchtigung der Brutpaare auf niedersächsischer Seite durch Variante 6 ist nicht nachprüfbar, da hierzu weder Bestandsdaten noch Karten mit entsprechenden Informationen vorliegen.

Es ist daher an dieser Stelle auch nicht möglich, die Auswirkungsbetrachtung für diesen Teilaspekt hilfsweise zu korrigieren. Durch das Fehlen entsprechender Grundlagendaten können die Beeinträchtigungen auf niedersächsischer Seite nicht ausgeblendet werden, so wie dies bei den anlagebedingten Beeinträchtigungen auf die Avifauna möglich ist. Es lässt sich aber auch hier vermuten, dass Trassenvariante 6 wesentlich günstiger im Variantenvergleich abschneidet, als dies in der UVS eingeschätzt wird.

¹⁹ Vgl. UVS, S. 113.

Die vorgetragenen Argumente verdeutlichen, dass der Variantenvergleich für das Schutzgut Pflanzen und Tiere zu überarbeiten ist. Er basiert auf **nachweislich fehlerhaften Flächenbilanzierungen und inkonsistenten Ausweitungen des Untersuchungsraumes**. Der Variantenvergleich wirkt insgesamt dadurch sehr "konstruiert", insbesondere durch die unvermittelt herangezogenen Zusatzkriterien. Die Vorrangstellung für Variante 3 ist vor diesem Hintergrund fachlich nicht widerspruchsfrei ableitbar.

2.6 Schutzgut Boden

2.6.1 Sachdarstellung

Die Konkretisierung der **baubedingten** Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden soll im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Es werden allgemeine Aussagen über die potenziellen Folgen für das Bodengefüge und die Veränderung des Lebensraumes für die bodengebundene Fauna getroffen. Eine weitere baubedingte Beeinträchtigung resultiert aus dem Überschüttverfahren, in dessen Bereich der Boden seine Funktionen für den Naturhaushalt verliert. Die Bilanzierung soll, da sie in etwa identisch ist mit der **anlagebedingten** Flächeninanspruchnahme, dort erfolgen. Die Bilanzierung zeigt Tabelle 10.

Bei den betriebsbedingten Auswirkungen wird die Ausbreitung von Schadstoffen herangezogen. Die Intensität der Wirkung ist direkt abhängig von der Länge der Trasse und den damit verbundenen beeinträchtigten Bereichen. Daraus folgt, dass die Beeinträchtigungen bei den Varianten 1 und 1a aufgrund der Trassenlänge am höchsten ist.

Tabelle 10 Anlagebedingte Flächenverluste (Quelle: UVS, S. 123)

| | Var. 1 | Var. 1a | Var. 3 | Var. 6 | Var. 12 |
|---|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| Streckenlänge (Bremen)* | 2.920 m | 3.000 m | 2.050 m | 2.190 m | 1.770 m |
| Versiegelte Fläche (B 212n) | 4,1 ha | 4,2 ha | 2,4 ha | 2,1 ha | 2,1 ha |
| Zuzügl. Anschluss an das untergeordnete Straßennetz | - | - | 0,5 ha | 1,0 ha | 0,4 ha |
| Versiegelte Fläche gesamt | 4,1 ha | 4,2 ha | 2,9 ha | 3,1 ha | 2,5 ha |
| Flächeninanspruchnahme durch Dammbauwerke, Bankette, etc. | 8,05 ha | 8,25 ha | 5,3 ha | 5,45 ha | 4,8 ha |
| Gesamtflächeninanspruchnahme | 12,15 ha | 12,45 ha | 8,20 ha | 8,55 ha | 7,30 ha |

* gem. Angaben der UVS, S. 30.

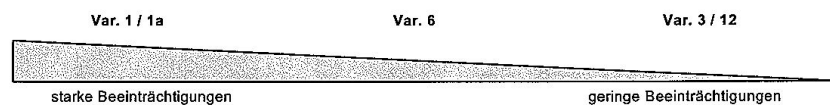
2.6.2 Fachlicher Kommentar

Tabelle 10 enthält die anlagebedingten Flächenverluste, die laut Aussagen der Verfasser Inanspruchnahmen durch das Überschüttverfahren mit berücksichtigen. Die Zahlen belegen jedoch, dass hier von falschen Annahmen ausgegangen wird. Eine Division der Streckenlänge durch die "versiegelte

Fläche (B 212n)" zeigt, dass hier von einem lediglich zweistreifigen Regelquerschnitt (RQ 14) mit 14 m Trassenbreite ausgegangen wird. Dies ist nicht der aktuelle Stand der Straßenplanung und damit zu korrigieren. Ausgehend von der korrekten Trassenbreite (RQ 20) ist nicht nur von einer größeren versiegelten Fläche auszugehen, sondern auch von höheren Flächeninanspruchnahmen der Dammbauwerke und infolge des Überschüttverfahrens.

Zudem wird hier ein Grundproblem deutlich, das in der Auswahl der zu berücksichtigenden Alternativen und des zu Grunde gelegten Untersuchungsraums liegt. Die Varianten 1 und 1a sind durchschnittlich etwa ein Drittel länger als die übrigen Varianten, da sie bereits im Bereich Niedervieland West auf das Bremer Gebiet wechseln. Nur unter konsequentem **Einschluss des niedersächsischen Bereiches** betrachtet, sind diese Varianten bezüglich der **Gesamtlänge sinnvoll vergleichbar**. Wird die schutzgutbezogene Auswirkungsbetrachtung bei der vorliegenden UVS zum Flächennutzungsplan Bremen jedoch so angelegt, dass die Trassenlänge und der damit verbundene Beeinträchtigungskorridor "durchschlagen", so können diese Varianten selbstverständlich immer nur die letzten Plätze einnehmen. Diese Vorgehensweise wird beim Schutzgut Boden eindeutig praktiziert, die Ermittlung der Beeinträchtigungen endet an der Grenze des Untersuchungsraumes. Dagegen wird beim Schutzgut Pflanzen und Tiere zumindest im Hinblick auf den Teilaspekt Biotoptypen eine Ausweitung des Untersuchungsraumes vorgenommen. Die Beliebigkeit, mit der die Auswirkungsbetrachtung hier durchgeführt wird, lässt vermuten, dass hier nicht ergebnisoffen, sondern zielgerichtet ermittelt wird.

Die dargestellte Problematik einmal ausklammernd, ist der **Variantevergleich** beim Schutzgut Boden auch *in sich* nicht stimmig und inkonsistent. Gemäß den Aussagen der UVS ergibt sich folgendes Bild:



Diese Einstufung ist nicht nachvollziehbar, denn die Variante 3 liegt gemäß der Flächenbilanzierung (vgl. Tabelle 10, Zeile 4) erheblich näher an Variante 6 und ist daher mit dieser auf einem mittleren Rang einzustufen, anstatt sie mit Variante 12 auf Rang 1 zu heben. Insgesamt wird Variante 3 dann sogar als Vorzugsvariante ermittelt:²⁰

"Insgesamt ist die Neuversiegelung und die Gesamtflächeninanspruchnahme auf bremischen Gebiet bei Variante 12 am niedrigsten. Betrachtet man jedoch den unmittelbar angrenzenden niedersächsischen Bereich zeigt sich, dass durch die bestehende Querung des Ochtumvorlandes und der Ochtum der Eingriff in die Bodenstrukturen der Aue bei Variante 3 gegenüber den Varianten 6 und 12 reduziert ist. Zudem verläuft die Trasse der Variante 3 jenseits der Ochtum auf einer bereits bestehenden Straße, so dass das Ausmaß der Neuversiegelung reduziert ist. Aus diesen Gründen wird Variante 3 als günstigste Variante für das Schutzgut Boden bewertet."

Diese Begründung ist aus mehreren Gründen fehlerhaft:

²⁰ Vgl. UVS, S. 141.

- Zunächst werden als Ausgangswerte die Gesamtflächeninanspruchnahmen der Varianten *auf bremischem Gebiet* als Grundlage für den Variantenvergleich herangezogen. Auf dieser Basis werden die Varianten 12 und 3 (aufgrund einer fehlerhaften Betrachtung) als günstigste Varianten ermittelt. Die konsequente Beschränkung der Umweltfolgenabschätzung auf das Gebiet des Landes Bremen wird also Folge geleistet.²¹
- Anscheinend, um Variante 3 auf Rang eins zu heben, werden dann plötzlich - nur für diesen Paarvergleich der Varianten 3 und 12 - die Auswirkungen in Niedersachsen "hilfsweise" herangezogen. Dies ist ebenso widersinnig wie willkürlich. Konsequenterweise müssten von Anfang an alle Trassenvarianten in ihrem *Gesamtverlauf auf Seiten Niedersachsens und Bremens* und ihrer gesamten Flächeninanspruchnahme betrachtet werden.

Diese Vorgehensweise legt die Vermutung nahe, dass der Variantenvergleich nicht ergebnisoffen durchgeführt wurde. Vielmehr wurde nach einer Begründung für Variante 3 als Vorzugsvariante gesucht.

Darüber hinaus fehlt auch hier die kartografische Darstellung der Auswirkungen, so dass Nachvollziehbarkeit und Überprüfung der ermittelten Sachverhalte nicht möglich sind.

2.7 Schutzgut Wasser

2.7.1 Sachdarstellung

Der Teilaspekt **Grundwasser** wird mit den Kriterien *anlagebedingter Verlust von Infiltrationsfläche* und der Bilanzierung von *Flächen mit Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingten Schadstoffeintrag* bearbeitet. Bei den Infiltrationsflächen werden die direkt versiegelten Flächen zu Grunde gelegt (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11 *Beeinträchtigung des Grundwassers durch Infiltrationsflächenverluste infolge Neuversiegelung (Quelle: UVS, S. 125)*

| | Fläche der Neuversiegelung |
|---------|----------------------------|
| Var. 1 | 4,1 ha |
| Var. 1a | 4,2 ha |
| Var. 3 | 2,9 ha |
| Var. 6 | 3,1 ha |
| Var. 12 | 2,5 ha |

Bei der Ermittlung der Beeinträchtigungen des Grundwassers durch betriebsbedingten Schadstoffeintrag werden drei Wirkzonen mit unterschiedlicher Beeinträchtigungsintensität unterschieden:

²¹ Zitat: "Ziel ist die Ermittlung der unter Umweltgesichtspunkten günstigste Variante auf dem Gebiet des Landes Bremen".

- 0 - 20 m Entfernung zur Trasse: hohe Beeinträchtigungsintensität,
- 20 - 50 m Entfernung zur Trasse: mittlere Beeinträchtigungsintensität,
- 50 - 200 m Entfernung zur Trasse: geringe Beeinträchtigungsintensität.²²

Da der gesamte Untersuchungsraum hinsichtlich der Empfindlichkeit des oberen Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeintrag flächendeckend mit "mittel" eingeschätzt wird, ist der trassenspezifische Beeinträchtigungsgrad direkt abhängig von der Trassenlänge (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12 : Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag (Quelle: UVS, S. 126)

| | hohe Beeinträchtigung 0 - 20 m | Mittlere Beeinträchtigung 20 - 50m | Geringe Beeinträchtigung 50 - 200m | Gesamt |
|---------|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------|
| Var. 1 | 11,7 ha | 17,5 ha | 87,6 ha | 116,8 ha |
| Var. 1a | 12,0 ha | 18,0 ha | 90,0 ha | 120,0 ha |
| Var. 3 | 6,8 ha | 10,2 ha | 51,2 ha | 68,2 ha |
| Var. 6 | 5,9 ha | 8,8 ha | 44,1 ha | 58,8 ha |
| Var. 12 | 6,0 ha | 9,0 ha | 44,9 ha | 59,9 ha |

Der Teilaspekt **Oberflächengewässer** wird ebenfalls durch die Ermittlung von Wirkzonen im Hinblick auf den betriebsbedingten Eintrag von Schadstoffen mit unterschiedlichem Beeinträchtigungsgrad dargestellt.²³

- 0 - 25 m Entfernung zur Trasse: sehr hoch,
- 25 - 50 m Entfernung zur Trasse: hoch,
- 50 - 100 m Entfernung zur Trasse: mittel.

Die auf dieser Grundlage ermittelten Flächen berücksichtigen die Gesamtfläche innerhalb der Wirkzonen, unabhängig von der tatsächlichen Betroffenheit der vorhandenen Gewässer (vgl. Tabelle 13). Hintergrund ist die Annahme, dass aufgrund der Bindigkeit der Böden ein Großteil der Schadstoffe direkt in die Gewässer eingetragen wird.

Siehe UVS, S. 10.

²² Vgl. UVS, S. 126.

²³ Vgl. UVS, S. 128.

Tabelle 13 Wirkzonen und Wirkintensitäten für den Eintrag von Schadstoffen in Oberflächengewässer (Quelle: UVS, S. 128)

| | Sehr Hoch 0 - 25m | Hoch 25 - 50m | Mittel 50 - 100m | Gesamt |
|---------|----------------------|------------------|---------------------|---------|
| Var. 1 | 14,6 ha | 14,6 ha | 29,2 ha | 58,4 ha |
| Var. 1a | 15,0 ha | 15,0 ha | 30,0 ha | 60,0 ha |
| Var. 3 | 8,5 ha | 8,5 ha | 17,0 ha | 34,0 ha |
| Var. 6 | 7,3 ha | 7,3 ha | 14,6 ha | 29,2 ha |
| Var. 12 | 7,5 ha | 7,5 ha | 15,0 ha | 30,0 ha |

2.7.2 Fachlicher Kommentar

Das bereits beim Schutzgut Boden angesprochene Grundproblem findet sich auch beim Schutzgut Wasser wieder. Durch die gewählte methodische Vorgehensweise ist auch hier die Trassenlänge bei allen ermittelten Beeinträchtigungen die einzige, dominierende Größe.

Sowohl beim Grundwasser als auch bei den Oberflächengewässern werden drei verschiedene, jeweils räumlich abweichende Wirkzonen definiert und mit der Bestandsbewertung, die die Empfindlichkeit der jeweiligen Schutzgutfunktionen widerspiegelt, überlagert. Da von einer durchgängig mittleren Empfindlichkeit der Böden im Hinblick auf Schadstoffeintrag ausgegangen wird, ist das Ergebnis der Flächenbilanzierung (differenziert in die verschiedenen Wirkzonen) anlagebedingter Betroffenheiten des **Grundwassers** direkt abhängig von der Trassenlänge und wird über die bekannte Flächenbilanzierung ermittelt.

Der **Variantevergleich** für die anlagebedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers verläuft entsprechend:



Erläuternd heißt es dazu in der UVS:²⁴

"Die anlagebedingten (Infiltration Flächenverluste durch Neuversiegelung) und betriebsbedingten (verkehrsbedingter Schadstoffeintrag) Beeinträchtigungen resultieren vor allem aus der Trassenlänge der jeweiligen Varianten im Land Bremen. Daher kommt es bei den Varianten 1 und 1a, die aufgrund ihres längeren Trassenabschnittes in Bremen eine höhere Neuversiegelung und größere 'Schadstoffkorridore' aufweisen als die Varianten 3, 6 und 12 zu stärkeren Beeinträchtigungen. Die Unterschiede zwischen den Varianten 3, 6 und 12 sind vergleichsweise gering und die Beeinträchtigungen geringer als bei den Varianten 1 und 1a. Allerdings werden auch beim Grundwasser die beim Schutzgut Boden genannten Aspekte bezüglich des Ochtumvorlandes und der Neuversiegelung im angrenzenden niedersächsischen Bereich betrachtet, so dass die Variante 3 insgesamt als günstigste Variante bewertet wird. Anzumerken ist aller-

²⁴ Siehe UVS, S. 141 f.

dings, dass der Aspekt Grundwasser bei dem hier betrachteten Vorhaben und im betroffenen Landschaftsraum von nur geringer Relevanz ist."

Einer Plausibilitätsprüfung hält diese Einschätzung allerdings nicht stand, denn auch hier werden willkürlich Argumente herangezogen, um einer (internen) Vorzugsvariante auf Rang 1 zu verhelfen. Die Vorgehensweise ist dabei weitgehend identisch mit derjenigen beim Schutzgut Boden (vgl. S. 18):

- Zunächst ist auch hier festzustellen, dass Variante 3 bei den resultierenden Neuversiegelungsflächen mit 2,9 ha sehr viel enger bei Variante 6 (3,1 ha) liegt, als bei Variante 12 (2,5 ha), die hier eindeutig dominiert. Ein Mittelplatz für Variante 3 gemeinsam mit Variante 6 in Bezug auf den Beeinträchtigungsgrad wäre also eine plausible Einstufung, wenn sich die Vorgehensweise im Vergleich zu den anderen Schutzgütern einigermaßen konsistent und nicht willkürlich gestalten soll.
- Ebenso fehlerhaft ist selbstverständlich auch der Rückgriff auf den Bereich Niedersachsens als Argument für eine Vorzugsvariante 3. Denn dann hätte notwendigerweise die gesamte Variantenbetrachtung von Beginn an auf den Gesamttraum ausgedehnt werden müssen.

Der Variantenvergleich ist daher in diesem Punkt korrekturbedürftig.

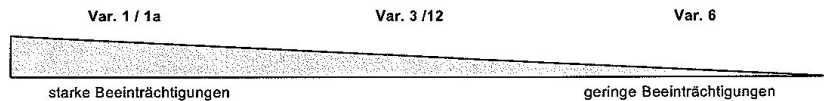
Bei der Betrachtung der Beeinträchtigungsermittlung der **Oberflächengewässer** und dem daraus resultierenden Variantenvergleich ergeben sich vergleichbare methodische Mängel. Hier wird fachlich nicht zutreffend davon ausgegangen, dass die **Belastung der Gewässer sich aus der Gesamtbelastung der Fläche**, repräsentiert durch die drei definierten Wirkzonen, ergibt. Dies entspricht jedoch nicht der guten fachlichen Praxis, denn es macht selbstverständlich einen Unterschied, in welcher Nähe sich die Trassenvarianten zum Gewässer befinden und welche Qualität das Oberflächengewässer aufweist. So, wie das Kriterium hier verwendet wird, ist es allenfalls ein Zusatzkriterium zum Schutzgut Boden. **Es spiegelt jedoch keinesfalls die Beeinträchtigung der Oberflächengewässer wieder.** Nicht umsonst werden die Oberflächengewässer ja im Hinblick auf ihre Bedeutung im Rahmen der Bestandsbewertung differenziert.²⁵

Danach ist das Mühlenhauser Fleet von sehr hoher Bedeutung im Hinblick auf Naturnähe, Gewässergüte und Gewässerdynamik, die Ochtum und das Steertgrabenfleet von hoher Bedeutung (eine räumliche Verortung der Gewässer existiert nicht). Entsprechend der in Karte 5 der UVS in ihrer Bedeutung eingetragenen Gewässer (und der gedanklichen Überlagerung durch die Trassenvarianten) lässt sich feststellen, dass die Varianten 3, 6 und 12 zusätzlich zur Ochtumquerung ein "sehr hoch" bedeutendes Fließgewässer kreuzen, die Varianten 1 und 1a dagegen nur ein "hoch" bedeutendes Gewässer. Hier müsste also eine klare Abwertung der Varianten 3, 6 und 12 erfolgen. Insbesondere Variante 3 schneidet das Gewässer zudem nicht im rechten Winkel sondern schräg, was noch zu einer erhöhten Beeinträchtigung aufgrund größerer Querungslänge führt. All dies bleibt in der UVS unberücksichtigt.

Unabhängig von den dargelegten methodischen Mängeln birgt auch der Variantenvergleich zum Teilaspekt Oberflächengewässer in der vorliegenden Form Anlass zur Kritik.

²⁵ Vgl. UVS, S. 89 und Karte 5.

Für die anlagebedingten Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern werden folgende Ränge in der UVS ermittelt:²⁶



Zur Begründung schreiben die Verfasser:

"Ein Vergleich der Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer ergibt sich im wesentlichen aus der Überbauung von Gewässern und dem verkehrsbedingten Schadstoffeintrag. Hier gilt das unter dem Aspekt Grundwasser Gesagte, so dass die größten Beeinträchtigungen von den Varianten 1 und 1a ausgehen. Die Varianten 3 und 12 unterscheiden sich aufgrund des ähnlichen Ausmaßes der Flächeninanspruchnahme auf bremischen Gebiet nur geringfügig. Aufgrund der kürzesten Trassenführung auf bremischen Gebiet ist Variante 6 die günstigste."

Hier ist folgendes anzumerken:

- Im Rahmen der Auswirkungsprognose zu den Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer werden baubedingte Beeinträchtigungen nicht herangezogen und auch die anlagebedingten nicht berücksichtigt, da dieser Aspekt bereits bei den Biotoptypen und der Fischfauna betrachtet wurde.²⁷ Der Aspekt *Überbauung von Gewässern* bleibt - entgegen der Aussagen der UVS - in Zusammenhang mit dem Schutzgut Wasser vollständig unberücksichtigt.
- Die allein berücksichtigten betriebsbedingten Auswirkungen, also der Schadstoffeintrag in Oberflächengewässer, werden durch die Bildung von Wirkzonen unterschiedlicher Intensität ermittelt. Das Ergebnis (vgl. Tabelle 13) ergibt unabhängig davon, welche der Wirkzonen berücksichtigt wird, eine klare Rangfolge: Die Varianten 6 und 12 sind fast gleichwertig und am günstigsten zu beurteilen, während Variante 3 einen Mittelplatz einnimmt und die Varianten 1 und 1a am ungünstigsten abschneiden. Das entspricht nicht der Darstellung in der UVS.

Bei der **Zusammenführung der Teilaspekte** Grundwasser und Oberflächengewässer zu einem Gesamturteil führen die Verfasser aus:

"Wie bereits zum Schutzgut Pflanzen und Tiere beschrieben, lassen sich Grabenstrukturen vergleichsweise schnell und gut wieder herstellen, so dass der Verlust von Gräben zu kompensieren ist. Die Kompensation von Neuversiegelung z. B. durch die Entsiegelung ist in der Regel schwieriger, so dass dieser Aspekt (im Kapitel Grundwasser berücksichtigt) stärker gewichtet wird. Da auch bei der Bewertung der Beeinträchtigungen auf die Oberflächengewässer die Variante 3 zu den eher günstigeren zählt und für den Aspekt Grundwasser als günstigste bewertet wurde, wird Variante 3 insgesamt für das Schutzgut Wasser als günstigste Variante bewertet."

Diese Argumentation ist völlig unverständlich. Was haben auf einmal die Grabenstrukturen mit den zuvor dargestellten Ermittlungsgrößen zu diesem Schutzgut zu tun, die lediglich die reine Neuversiegelung (unabhängig davon, was 'unter' dieser bilanzierten Fläche liegt) und die Wirkzonen, die eben-

²⁶ Vgl. UVS, S. 143.

²⁷ Vgl. UVS, S. 127.

falls unabhängig von den betroffenen Gewässern ermittelt werden, betrachten? Kurz zuvor weisen die Verfasser noch darauf hin, "dass der Aspekt Grundwasser bei dem hier betrachteten Vorhaben und in betroffenen Landschaftsraum von nur geringer Relevanz ist."²⁸ Nun ist der Aspekt aber doch so wichtig, das er im Gesamtvergleich zum Schutzgut Wasser dominiert. Trotz dieses 'Kunstgriffes' ist gemäß den Darstellungen der UVS festzuhalten, dass Variante 6 beim Teilaspekt Oberflächengewässer eindeutig Rang eins einnimmt und gemeinsam mit den Varianten 3 und 12 auch den ersten Rang beim Teilaspekt Grundwasser belegt. Daraus kann - auch bei Übergewichtung des Grundwassers - methodisch plausibel nur ein Rang eins für Variante 6 resultieren. Die Begründung für Variante 3 als günstigste ist völlig abwegig und ignoriert die zuvor ermittelten Beeinträchtigungen. Sie kann hier nur als rein willkürlich bewertet werden.

Diese Zusammenfassung basiert, wie oben nachgewiesen wird, auf falschen Einstufungen und fragwürdigen Begründungen. Aufgrund der zu korrigierenden Einstufungen sind die Varianten 12 und 6 eindeutig günstiger zu beurteilen als die Variante 3.

Abgesehen davon beruht die vorliegende Flächenbilanzierung zum Schutzgut Wasser ebenso wie bei den anderen Schutzgütern auf falschen Grundlagendaten, nämlich auf einem zweistreifigen (RQ 14) und nicht vierstreifigen (RQ 20) Ausbau. Auch hier fehlt die kartographische Umsetzung in Form einer echten Auswirkungskarte mit Darstellung der Varianten und ihren Wirkzonen.

2.8 Schutzgut Klima/Luft

2.8.1 Sachdarstellung

Aufgrund der Fahrbahnen und den dazugehörigen Böschungsbauwerken kommt es zu **anlagebedingten** Verlusten von Kaltluftentstehungsflächen. Dagegen sind Beeinträchtigungen von Luftaustauschprozessen oder Kaltluftstaus nicht zu erwarten.

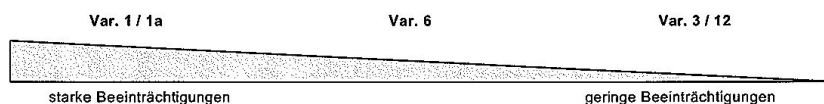
Bei den **betriebsbedingten** Beeinträchtigungen durch Schadstoffbelastung ist aufgrund des geringen Reliefs und stärkerer Winde nicht davon auszugehen, dass sich die emittierten Schadstoffe in bestimmten Bereichen konzentrieren.

2.8.2 Fachlicher Kommentar

Auch hier ergibt sich wieder das gleiche Bild, das bereits von den Schutzgütern Boden und Wasser bekannt ist. Zum wiederholten Male werden die Gesamtflächenbetroffenheiten herangezogen (vgl. Tabelle 10, letzte Zeile). Es wird nicht differenziert, ob bestimmte Flächen im Hinblick auf die Kaltluftentstehung besondere Bedeutung besitzen oder nicht. Folglich ist das Ergebnis des Variantenvergleichs auf der Basis der Flächenbilanzen wieder für die Varianten mit der größten Trassenlänge, die Varianten 1 und 1a, am ungünstigsten.

²⁸ Vgl. UVS, S. 142.

Im **Variantenvergleich** ergibt sich für die anlagebedingten Beeinträchtigungen von Kaltluftentstehungsflächen danach folgendes Bild:²⁹



Zur Begründung schreiben die Verfasser:

"Auch hier gilt, dass das Ausmaß der Neuversiegelung bei den einzelnen Varianten wesentlicher Faktor für die Beeinträchtigungen ist (Verlust von Kaltluftentstehungsflächen). Der Verlust ist bei den Varianten 1 und 1a am größten, gefolgt von Variante 6. Bei den Varianten 3 und 12 ist der Flächenverlust an Kaltluftentstehungsflächen am geringsten. Unter Berücksichtigung der Aspekte in den angrenzenden niedersächsischen Bereichen ist Variante 3 als günstigste Variante zu bewerten."

Diese Begründung ist in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft und mit der Vorgehensweise beim Schutzgut Boden (vgl. S. 18) vergleichbar:

- Im Rahmen der Ermittlung der anlagebedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes werden die bereits bekannten Gesamtflächeninanspruchnahmen³⁰ inklusive der Anschlussbauwerke zu Grunde gelegt und nicht die reine Neuversiegelung (vgl. Tabelle 10).³¹
- Unabhängig davon, welche Werte herangezogen werden, ist die ermittelte Rangfolge grundsätzlich falsch, denn die Werte der Variante 12 (2,5 ha Neuversiegelung bzw. 7,3 ha Gesamtflächeninanspruchnahme) sind eindeutig die günstigsten. Dagegen liegen die Werte von Variante 3 (2,9 ha bzw. 8,2 ha) viel näher bei denjenigen der Variante 6 (3,1 ha bzw. 8,55 ha). Demzufolge ist Variante 3 gemeinsam mit Variante 6 auf einen mittleren Rang einzustufen anstatt sie gemeinsam mit Variante 12 auf Platz 1 zu setzen.
- Die Verfasser gehen im Gesamtfazit dann jedoch noch einen Schritt weiter. Sie stufen Variante 3 auf Rang 1, weil sie plötzlich die *Aspekte in den angrenzenden niedersächsischen Bereichen* berücksichtigen. Welche Aspekte das sein sollen ist rätselhaft. Eine konsequente Heranziehung der Berücksichtigung der niedersächsischen Bereiche bei allen betrachteten Schutzgütern und Schutzgutfunktionen würde den Variantenvergleich allerdings völlig verändern. Dies ist anscheinend nicht gewollt.

Das Ergebnis des Variantenvergleichs im Hinblick auf das Schutzgut Luft/Klima ist inkonsistent und in seiner Begründung nicht haltbar. Es ist dringend überarbeitungsbedürftig.

²⁹ Vgl. UVS, S. 143.

³⁰ Vgl. Tabelle 10 Zeile 4.

³¹ Vgl. Tabelle 10, Zeile 6.

2.9 Schutzgut Landschaft

2.9.1 Sachdarstellung

Eine Differenzierung der **baubedingten** Beeinträchtigungen durch Baufahrzeuge, Erdmassentransport, Baustelleneinrichtungen und die Bauarbeiten selbst kann für die einzelnen Varianten nicht erfolgen.

Die **anlagebedingten** Beeinträchtigungen ergeben sich durch Überbauung von Flächen mit hoher Bedeutung der Landschaftsbildqualität und einer sehr hohen Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen. Auch Zerschneidungseffekte der landschaftlichen Einheit und von Blickbeziehungen sind die zu beachten. Hieraus resultieren die zentralen Vergleichskriterien: die Durchschneidungslängen und die Flächeninanspruchnahmen in Landschaftsschutzgebieten (vgl. Tabelle 14).

Die visuelle Betonung der Straßenlage durch den fließenden Verkehr, Schadstoffemissionen sowie die Verlärmung können als **betriebsbedingte** Beeinträchtigungen angesehen werden.

Tabelle 14 Übersicht über die anlagebedingten Beeinträchtigungen zum Schutzgut Landschaft (Quelle: UVS, S. 130)

| | Trassenlänge | | Flächeninanspruchnahme | |
|---------|--------------|--------------|------------------------|--------------|
| | gesamt | davon in LSG | gesamt | davon in LSG |
| Var. 1 | 2.920 m | 2.590 m | 12,15 ha | 9,8 ha |
| Var. 1a | 3.000 m | 2.670 m | 12,45 ha | 10,0 ha |
| Var. 3 | 2.050 m | 500 m | 8,20 ha | 2,5 ha |
| Var. 6 | 2.190 m | 930 m | 8,55 ha | 4,9 ha |
| Var. 12 | 1.770 m | 630 m | 7,30 ha | 2,6 ha |

LSG = Landschaftsschutzgebiet

2.9.2 Fachlicher Kommentar

Das Schutzgut Landschaft wird gemäß der Bestandsbeschreibung und Bewertung im Hinblick auf die Qualität des Landschaftsbildes als Ausdruck einer natürlichen Erholungseignung der Landschaft aufgefasst. Allerdings erfolgt eine einheitliche Gesamtbeurteilung der Landschaftsqualität mit dem Prädikat "hoch". Eigentlich wird eine "sehr hohe" Landschaftsbildqualität ermittelt, durch die Vorbelastungen durch Hochspannungsleitungen, Spülfelder, die Baukörper des Güterverkehrszentrums sowie die Lärm- und Schadstoffemissionen im Bereich der Stromer Landstraße wird das Gebiet einheitlich um eine Wertstufe herabgesetzt.³²

Der Trend der **undifferenzierten "Einheitsbewertung"** setzt sich also auch beim Schutzgut Landschaft fort. Dies entspricht nicht der guten fachlichen Praxis, denn Differenzierungen sind in diesem

³² Vgl. UVS, S. 92.

Bereich durchaus sinnvoll beispielsweise im Bereich Stellfeldsweg. Genau in diesem Sinne und fachlich korrekt differenziert z. B. auch das "Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen" zur B 212n im Hinblick auf das Landschaftsbild.³³

In Anbetracht eines fehlenden Differenzierungskriteriums werden daher ersatzweise die Landschaftsschutzgebiete herangezogen. Je nach Schutzgebietsverordnung muss die Ausweisung nicht unbedingt aufgrund des Landschaftsbildes erfolgen. Eine Überprüfung oder einen Nachweis, dass die betreffenden Schutzgebiete *wegen* oder *zumindest auch* aufgrund ihres Landschaftsbildes unter Schutz stehen, wird hier nicht geliefert. Das Ergebnis der Flächenbilanzierung (vgl. Tabelle 14) ergibt die Rangfolge **Variante 3<12<6<1<1a** im Hinblick auf die Zunahme an Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft. Die Varianten 3 und 12 liegen sehr dicht beieinander und weisen nur einen Unterschied von 0,1 ha auf. Zur Begründung, weshalb Variante 3 als günstigste Variante eingestuft wird, heißt es, dass Variante 12 eine neue Ochtumquerung notwendig macht. Dies verkennt den Umstand, dass auch Variante 3 einen Ausbau der bestehenden Ochtumquerung nach sich zieht. Aufgrund dieser Bewertung kommt es zu einer ungerechtfertigten Bevorzugung der Variante 3.

2.10 Schutzgutübergreifender Variantenvergleich

2.10.1 Sachdarstellung

Der Variantenvergleich zeigt, dass nicht pauschal eine der Varianten als günstigste herausgestellt werden kann. Bezogen auf die Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch und die zu erwartenden Lärmemissionen sind die Varianten 3 und 12 ungünstiger zu beurteilen. Die Varianten 6, 1 und 1a erzeugen deutlich geringerer Auswirkungen, Variante 1a ist diesbezüglich am günstigsten zu beurteilen.³⁴

Andererseits werden durch die Varianten 1 und 1a große zusammenhängende Grünlandgebiete zerschnitten, während die Varianten 3 und 12 zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen führen, Variante 3 ist hier als günstigste einzustufen. Variante 6 nimmt bei nahezu allen Schutzgütern einen Mittelplatz ein.

2.10.2 Fachlicher Kommentar

Entgegen der allgemein üblichen Praxis erfolgt hier *keine* Zusammenstellung der schutzgutbezogenen Variantenvergleiche in einer Übersicht. Das erschwert die Nachvollziehbarkeit der Argumentation beträchtlich. Im Gesamtfazit der UVS heißt es:³⁵

³³ Vgl. PLANUNGSRUPPE GRÜN (August 2007), S. 26: "B 212n - Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen".

³⁴ Vgl. UVS, S. 152 f.

³⁵ Vgl. UVS, S. 153f.

"Alle Varianten werden zu starken Beeinträchtigungen der UVPG-Schutzgüter führen. Bezogen auf das bremische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist. Stellt man das Schutzgut Mensch in den Vordergrund sind die Varianten 1 und 1a die deutlich günstigeren. Richtet man den Fokus auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere sind die Varianten 3 und 12 deutlich günstiger. bei der Festlegung einer Variante zur Darstellung im Flächennutzungsplan sollten die geschilderten Aspekte zum unmittelbar angrenzenden Ochtumvorland Berücksichtigung finden. Die Abstimmung mit niedersächsischer Seite ist aufgrund der geschilderten Problematik dringend zu empfehlen."

Damit wird also **im Endergebnis keine Entscheidung für eine Vorzugsvariante getroffen**. Die Identifikation einer Vorzugsvariante ist also von der Güterabwägung "Mensch" und "Pflanzen/Tiere" abhängig.

Würde der Argumentation für eine Vorzugsvariante aus der "Grobprüfung" gefolgt, würde die Wahl eindeutig auf Variante 6 fallen, da sich die Linie mit "ausgewogener Problemdichte" aufdrängt.³⁶

Der Hinweis im Gesamtfazit der UVS, dass nur eine gesamthafte Betrachtung der Auswirkungen auf bremischer *und* niedersächsischer Seite zielführend ist, kann nur unterstrichen werden. Der Vorgehensweise, einer gesamthafte Betrachtung lediglich bei einzelnen Schutzgütern und auch dort nur teilweise und willkürlich Rechnung zu tragen, vermittelt aber eher den Eindruck einer zwanghaften Korrektur im Hinblick auf eine vorab festgelegte Vorzugsvariante.

Unverständlich ist, dass in die Gesamtbetrachtung nicht die Beeinträchtigungen der EU-Schutzgebiete, also die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung, integriert werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat den Auftrag, **alle umweltbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen** zu bündeln. Zwar ist aufgrund der unterschiedlichen Rechtsfolgen die FFH-Verträglichkeitsprüfung als erkennbar eigenständiges Dokument zu behandeln, die zentralen Ergebnisse sind aber in die Umweltverträglichkeitsprüfung und damit auch in die UVS zu integrieren. Nur so kann eine sachgerechte Entscheidungsgrundlage entstehen.

2.11 Fazit

Das zentrale Problem der UVS liegt darin, dass die gesamte Auswirkungsprognose und der darauf aufbauende Variantenvergleich von **unzutreffenden Grundannahmen** ausgehen und damit keine hinreichende Entscheidungsgrundlage darstellen:

- Die **betriebsbedingten Auswirkungen** gründen auf einer angenommenen Verkehrsbelastung von maximal 19.400 Kfz/24h. Es ist jedoch von einer Verkehrsbelastung auszugehen, die maximal 25.600 Kfz/24h erreicht.³⁷
- Alle **anlagebedingten Auswirkungsbetrachtungen** beruhen auf Flächenbilanzierungen. Diese gründen auf der Annahme eines einbahnigen Ausbaus mit dem Regelquerschnitt "RQ 14". Die aktuelle Straßenplanung (siehe "Erläuterungsbericht" vom Juli 2007) zeigt jedoch, dass ab der

³⁶ Vgl. "Grobprüfung", S. 26.

³⁷ Vgl. "Erläuterungsbericht", S. 32.

L 875 Sandhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Bremen von einem zweibahnigen Ausbau mit Regelquerschnitt "RQ 20" auszugehen ist.³⁸

- Die Berechnung der Flächeninanspruchnahmen basieren darüber hinaus auf **Längenangaben** zu den Trassenvarianten, die nicht nachvollziehbar sind.³⁹ Eine Korrektur der Streckenlängen um wenige 100 m Meter reicht jedoch aus, um den Variantenvergleich entscheidend zu beeinflussen, da fast alle Schutzgüter maßgeblich auf einer identischen Flächenbilanzierungen aufbauen (vgl. Tabelle 15).

Tabelle 15 Flächeninanspruchnahme als Grundlage für die Auswirkungsprognose und den Variantenvergleich

| Nr. | Berücksichtigung der Flächeninanspruchnahme als zentrales Kriterium für Auswirkungsprognose und Variantenvergleich | Quelle (UVS)* | Fachlicher Kommentar** |
|-----|--|---------------|------------------------|
| (1) | Schutzgut Mensch: Verlust von Flächen mit mittlerer Bedeutung für die Erholungsnutzung | S. 100 | Kap. 2.4.2 |
| (2) | Schutzgut Pflanzen und Tiere: anlagebedingte dauerhafte Flächeninanspruchnahme von Biototypen | S. 105 | Kap. 2.5.2 |
| (3) | Schutzgut Pflanzen und Tiere: anlagebedingte Flächenverluste von Vogellebensräumen | S. 107 | Kap. 2.5.2 |
| (4) | Schutzgut Boden: anlagebedingte Flächenverluste | S. 123 | Kap. 2.6.2 |
| (5) | Schutzgut Grundwasser: Verluste von Infiltrationsflächen durch Neuversiegelung | S. 125 | Kap. 2.7.2 |
| (6) | Schutzgut Oberflächengewässer: anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen, differenziert nach Wirkzonen | S. 128 | Kap. 2.7.2 |
| (7) | Schutzgut Klima/Luft: anlagebedingte Flächeninanspruchnahme von Kaltluftentstehungsflächen | S. 129 | Kap. 2.8.2 |

* Vgl. UVS zum FNP ** vgl. vorliegendes Gutachten

Bedingt durch die Neudimensionierung der Straßenplanung und den damit verbundenen Zunahmen an Flächenverlusten und Verkehrslärmbelastung liegt eine **erhebliche Änderung** der Straßenplanung vor, die somit einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

Darüber hinaus enthält die vorliegende Umweltverträglichkeitsstudie methodische Mängel, die ebenfalls eine Überarbeitung notwendig machen. Das bereits angesprochene Kriterium Flächeninanspruchnahme nimmt eine herausragende Stellung auch insofern ein, als es stets mit identischen Flächenwerten trotz unterschiedlicher Schutzgüter bzw. Schutzgutfunktionen eingesetzt wird, da bei der Empfindlichkeit oder Bedeutung der Schutzgutfunktionen nicht weiter differenziert wird. Diese undifferenzierte Vorgehensweise bei der Bestandsbewertung führt dazu, dass ein einziger Rechenvorgang (nämlich die neu versiegelte Fläche oder aber die gesamte Flächeninanspruchnahme) in immer wie-

³⁸ Vgl. "Erläuterungsbericht", S. 23.

³⁹ Vgl. Kap. 2.3.2.S. 4.

der neuen Sachzusammenhängen herangezogen wird. Das ist keine sachgemessene Vorgehensweise und **reduziert die UVS in großen Teilen der schutzgutbezogenen Auswirkungsbetrachtung auf einen schlichten Rechenvorgang**, unabhängig davon, welche unterschiedlichen Schutzgutqualitäten örtlich vorliegen.

Weiterhin ist die **willkürliche Berücksichtigung der niedersächsischen Bereiche** bei der Auswirkungsbetrachtung zu kritisieren. Während bei den Flächenbilanzierungen in der Auswirkungsprognose durchgehend nur das Bremer Gebiet betrachtet wird, und damit die Trassenvarianten bevorzugt werden, die den kürzesten Verlauf in diesem Gebiet aufweisen, wird - um schutzgutbezogen die günstigste Variante zu ermitteln - in argumentativen Paarvergleichen dann unter den günstigen die Vorzugsvariante ermittelt. Nachdem also in der Regel die Varianten 1, 1a und häufig auch Variante 6 aufgrund ihrer Streckenlänge die letzten Plätze belegen, wird in einem Paarvergleich unter den verbliebenen Varianten der erste Rang ermittelt. Hier werden jedoch plötzlich die Auswirkungen auf das Gebiet Niedersachsens mit herangezogen. Dabei wird, ohne konkrete Flächenverluste anzugeben, häufig Variante 3 als Gunstvariante ermittelt. Dieses Vorgehen ist in den meisten Fällen, wie oben nachgewiesen werden konnte, weder nachvollziehbar noch methodisch einwandfrei.

Ferner liegen die Unterlagen in einer Form vor, die es den Betroffenen nicht oder nur sehr schwer ermöglicht, die eigene Betroffenheit (im Sinne von § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG) aufgrund klarer Aussagen im Hinblick auf die Auswirkungen durch das Vorhaben zu erkennen. Dies betrifft insbesondere die räumliche Darstellung der Auswirkungen, da hier (entgegen der Anforderungen aus den "UVS-Musterkarten") eine kartografische Umsetzung fehlt. Es existieren keine Auswirkungskarten mit Ausnahme der Karte 8 (Schallemissionen). Aber auch dort ist durch den gewählten Maßstab nicht erkennbar, wie die Betroffenheiten verteilt sind; auch eine konkrete textliche Angabe fehlt, da nur von anonymen Gebäuden, die "wegfallen", die Rede ist.

Die Gesamtheit der identifizierten Mängel macht eine neue Untersuchung der Umweltauswirkungen der geplanten Bundesstraße B 212n notwendig.

3. Hinweise zur Beeinträchtigung von Natura 2000 Gebieten

3.1 Sachdarstellung

Im Rahmen der Untersuchung der Auswirkungen auf EU-Schutzgebiete wurden im Laufe des Verfahrens verschiedene Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt. Im Mittelpunkt stehen dabei

- das notifizierte Vogelschutzgebiet "Niedervieland" (DE 2918-401) und
- das gemeldete FFH-Gebiet "Niedervieland - Stromer Feldmark" (DE 2918- 370).

Zur Überprüfung, ob erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele dieser Schutzgebiete zu erwarten sind, wurden mehrere Untersuchungen durchgeführt, die in Tabelle 16 in ihren wesentlichen

Merkmale und Aussagen dargestellt sind. Daneben existieren noch eine Reihe weiterer, nicht veröffentlichter Studien, auf die in den Untersuchungen der Tabelle 16 verwiesen wird.

Tabelle 16 FFH-relevante Untersuchungen in Bremen (Quelle: eigene Zusammenstellung)

| Nr. | Bezeichnung | Ausbau B 212n* | Hinweis | Untersuchte Varianten | Ergebnisse |
|-----|--|-------------------|--|--|--|
| (1) | FFH-Studie zur B212n im Niedervieland, Bremen - 1. Fassung (BIOCONSULT, Mai 2002) | 2-spurig | / | Var. 1 Var. 1a Var. 3 Var. 12 | / |
| (2) | FFH-Studie zur B212n im Niedervieland, Bremen - 2. Fassung (BIOCONSULT, Oktober 2003) | 2-spurig, RQ 14 | Überarbeitung wegen Integration von Var.6 und neuen Daten zur Avifauna | Var. 1 Var. 1a Var. 3 Var. 6 Var. 12 | Das FFH-Gebiet** wird von keiner Variante erheblich beeinträchtigt, für die Varianten 1 und 1a sind jedoch Maßnahmen möglich, die eine Realisierung gestatten. Beim VSG*** werden erhebliche Beeinträchtigungen durch die Var. 1, 1a und 6 prognostiziert. |
| (3) | Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen der Trassenvarianten B 212n Var. 3 (alt) und Var. 12 (neu) im Wiedbrok (AG HANDKE & TESCH, Oktober 2006, nicht öffentlich ausgelegt) | 2-spurig, RQ 10,5 | Überprüfung, ob eine der Trassen geringere Auswirkungen auf relevante Arten im Wiedbrok hat | Var. 3 opt. Var. 12 | Es ergeben sich kaum bzw. keine Unterschiede. Es werden etwas weniger Beeinträchtigungen durch Var. 12 erwartet. Eine Verlagerung der Trasse nach Norden wäre vorteilhaft, da der Zerschneidungseffekte für den Wiedbrok verringert wird. |
| (4) | B212n/Teilstück Bremen - FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des Besonderen Schutzgebietes DE 2918-401 "Niedervieland" (PLANUNGSGRUPPE GRÜN, August 2007) | 4-spurig, RQ 20 | Überarbeitung wegen Änderung des Vorhabens und Neukartierung des VSG; Überprüfung des Variantenvergleichs aus (2), beschränkt auf die Var. mit den geringsten Auswirkungen | Var. 3 opt. Var. 12 | Beide Trassenvarianten verursachen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele. Im direkten Vergleich der beiden Trassenvarianten verursacht Var. 12 die geringeren Auswirkungen. Es ist nicht möglich, die Beeinträchtigungen auf die wertgebenden Arten so zu beschränken, dass erhebliche Auswirkungen vermieden werden können. |

* Auswirkungsanalyse basiert auf den angegebenen technischen Rahmenbedingungen ** FFH-Gebiet "Niedervieland - Stromer Feldmark" (Fischfauna) *** VSG = Vogelschutzgebiet "Niedervieland"

3.2 Fachlicher Kommentar

Die Beeinträchtigung von Vogelschutz- oder FFH-Gebieten ist für den Variantenvergleich gemeinsam mit den Auswirkungen auf Siedlungsbereiche von zentraler Bedeutung. Die FFH-Problematik stellt dabei hohe Anforderungen an den Untersuchungsumfang, wenn erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes nicht ausgeschlossen werden können. Im Gegensatz zu den Vorschriften des UVPG besteht hier eine umfassende Alternativenprüfungspflicht.

Bei einem Blick auf die unterschiedlichen FFH-relevanten Untersuchungen in Tabelle 16 fällt zunächst auf, dass die Untersuchungen (1) bis (3) alle von falschen Grundannahmen bezüglich des Regelquer-

schnittes der B 212n ausgehen. Die prognostizierten Auswirkungen spiegeln also nicht die tatsächlich anzunehmenden Beeinträchtigungen wieder, die durch eine vierspurige Trasse mit erhöhter Verkehrsbelastung zu erwarten sind. Die "Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen der Trassenvarianten B 212n Var. 3 (alt) und Var. 12 (neu) im Wiedbrok" vom Oktober 2006 geht sogar lediglich von einem Regelquerschnitt RQ 10,5 aus.

Unter den Untersuchungen nimmt die "FFH-Studie zur B212n im Niedervieland, Bremen" (2. Fassung vom Oktober 2003) eine besondere Stellung ein und ist damit intensiver zu betrachten. Sie dient als Entscheidungsgrundlage dafür, dass im weiteren Verfahren und den folgenden, ergänzenden Untersuchungen zur Beeinträchtigung der EU-Schutzgebiete nur noch zwei Varianten betrachtet werden:

- Variante 12 (entspricht der Variante "s1" der "Grobprüfung", umgangssprachlich auch "Boxenlaufstalltrasse") und
- Variante 3 (entspricht der Variante "s2" der "Grobprüfung").

Variante 6 (Variante "d1" der "Grobprüfung"), die den Wiedbrok ebenfalls, jedoch nördlicher kreuzt, und die Varianten 1 und 1a, die den Bereich Niedervieland III-West durchqueren, fallen aus der Betrachtung heraus.⁴⁰ Begründet wird dies vor allem mit folgenden Argumenten bezüglich der Erheblichkeit der Auswirkungen, differenziert in das FFH-Gebiet "Niedervieland - Stromer Feldmark" und die betroffene Fischfauna einerseits und das Vogelschutzgebiet "Niedervieland" andererseits (vgl. dazu Abbildung 4).⁴¹

- FFH-Gebiet "Niedervieland - Stromer Feldmark" (DE 2918-401):

Die Erheblichkeitsschwelle wird durch die prognostizierten Beeinträchtigungen der Varianten 1 und 1a im Bereich Niedervieland III-West überschritten. Durch das Verfüllen von Gräben wird hier die Steinbeißerpopulation gefährdet. In den anderen Teilgebieten sind von keiner Variante erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten.

- Vogelschutzgebiet "Niedervieland" (De 2918- 370):
 - Das Bruthabitat der Wiesenweihe wird durch **alle Varianten** erheblich beeinträchtigt.
 - Regional bedeutsame Rastplätze von Kiebitz, Goldregenpfeiffer und Kornweihe werden auf den zentralen Grünlandflächen von Niedervieland III und Wiedbrok durch **alle Varianten** erheblich beeinträchtigt.
 - Das Bruthabitat der Sumpfohreule wird bei **allen Varianten** stark beeinträchtigt.
 - Die **Trassenvarianten 1, 1a und 6** führen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Brutvorkommen des Wachtelkönigs.

⁴⁰ Vgl. Abbildung 1, S. 5.

⁴¹ Vgl. BIOCONSULT 2003, S. 101 ff.

- Bei den **Varianten 1, 1a und 6** treten Störungen von Rastplätzen unmittelbar am Rande des Vogelschutzgebietes im Außendeichbereich der Ochtum auf, die als erheblich einzustufen sind.

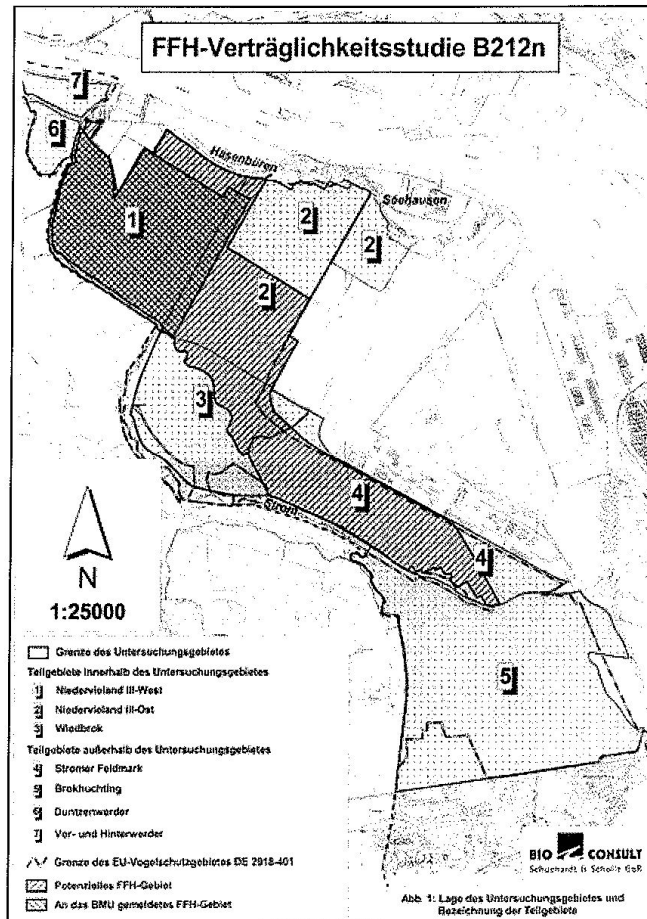


Abbildung 4 Lage des Untersuchungsgebietes zur FFH-Verträglichkeitsstudie B 212n
(Quelle: Bioconsult 2003, s. 15)

Das Fazit der FFH-Verträglichkeitsstudie lautet:⁴²

"Insgesamt sind die Trassenvarianten 1, 1a und 6 als deutlich ungünstiger zu bewerten, als die Varianten 3 und 12. Die Zerschneidungswirkung und Störung von Rastgebieten mit hoher Bedeutung ist bei Variante 3 etwas geringer als bei Variante 12. Falls ein Bau der Bundesstraße durch das Vogelschutzgebiet genehmigt wird, ist daher die Variante 3 zu bevorzugen."

Während also die Varianten 3 und 12 günstiger abschneiden, werden die Varianten 1, 1a und 6 aussortiert. Insbesondere bei Variante 6 erscheint dies nicht stichhaltig, denn als Begründung wird der prognostizierte Verlust eines Brutpaares des Wachtelkönigs und die Störung von Rastvögeln außerhalb des eigentlichen Vogelschutzgebietes angeführt.

Das Argument der Störung von Rastvogelgebieten lässt sich nicht aufrechterhalten. Zum einen werden hier Bereiche außerhalb des eigentlichen Vogelschutzgebietes herangezogen, diese aber nicht näher verortet, so dass nicht deutlich wird, inwieweit auch die Varianten 3 und 12 hier ebenfalls Beeinträchtigungen verursachen können. Zum andern hat - zumindest der Wiedbrok - als Rastvogellebensraum in den letzten Jahren deutlich abgenommen. Es konnten keine Rasttruppen von lokaler Bedeutung registriert werden.⁴³ Zudem sind Rastvögel flexibler und weisen nicht die Bedeutung von Brutvögeln auf. Auch die Untersuchung zur "Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen der Trassenvarianten im Wiedbrok" belegt dies eindeutig:⁴⁴

"Wie die Erfassungen 2004/2005 gezeigt haben, spielt der Wiedbrok für das Rastgeschehen im Niederwieland nur eine untergeordnete Rolle. Nur zwei Teilbereiche konnten als Gastvogellebensraum mit geringer Wertigkeit abgegrenzt werden, alle anderen Bereiche im Wiedbrok haben keine Bedeutung für rastende Vögel (s. Karte 4). Lediglich im angrenzenden NVL III werden randliche durch beide Trassenbereiche mit mittlerer Wertigkeit der Gastvögel tangiert."

Ein Blick auf die angesprochene Karte 4 des Gutachtens bringt weitere Klarheit (vgl. Abbildung 5). Danach ist folgendes eindeutig zu erkennen:

- Im westlich angrenzenden Ochtumaußendeichbereich existieren lediglich Rastvogelbereiche **geringer Bedeutung**. Daraus eine "erhebliche Beeinträchtigung" durch die Variante 6 zu begründen, zumal das Gebiet außerhalb des eigentlichen Vogelschutzgebietes liegt, entbehrt jeder Grundlage.
- Nicht die deshalb in der FFH-Verträglichkeitsstudie (BIOCONSULT 2003) ausgeschlossene Variante 6, sondern vielmehr die **Varianten 3 und 12 beeinträchtigen die Rastvogelgebiete** offensichtlich weit stärker, wie die Abbildung zeigt, in die die Variante 6 in ihrem Grobverlauf ergänzt wurde. Die Varianten 3 und 12 verlaufen auf weitaus größeren Strecken durch die identifizierten Rastvogelgebiete als Variante 6.

⁴² Vgl. BIOCONSULT 2003, S. 104.

⁴³ Vgl. PLANUNGSGRUPPE GRÖN (2007), S. 19: "FFH-Verträglichkeitsstudie EU-Vogelschutzgebiet Niederwieland".

⁴⁴ Vgl. AG HANDKE & TESCH (2006), S. 3.

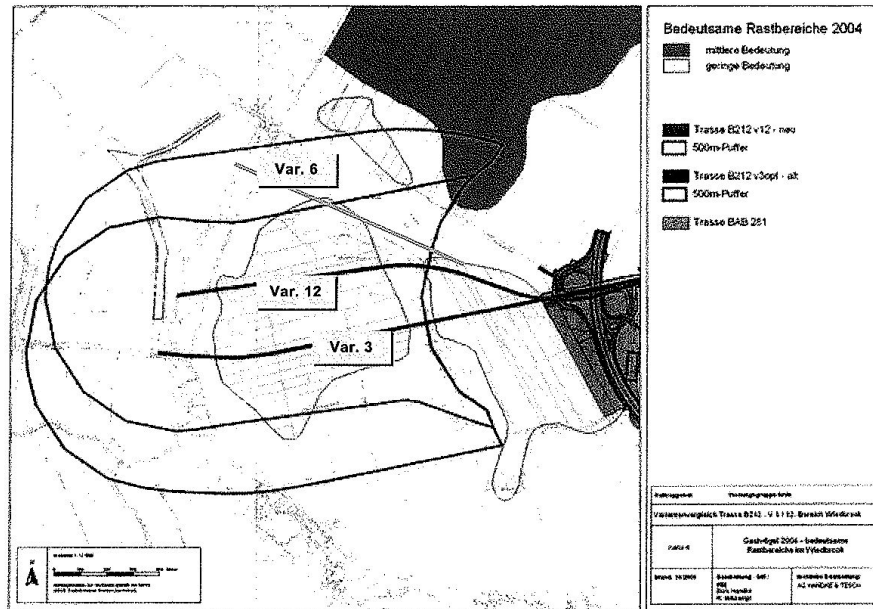


Abbildung 5 Bedeutende Rastbereiche im Wiedbrok 2004 (Quelle: AG HANDKE & TESCH 2006, Karte 4, Bezeichnungen und Var. 6 in gelb hinzugefügt)

Die Argumentation zum Ausschluss der Variante 6 reduziert sich damit also auf ein Brutpaar des Wachtelkönigs. Zu dieser Vogelart führt die korrigierte und ergänzte FFH-Verträglichkeitsstudie zum Vogelschutzgebiet, die auf neueren avifaunistischen Daten und realistischen Annahmen zur Vorhabensplanung aufbaut, aus:⁴⁵

"Auf der Grundlage der Brutvogeluntersuchungen im Niedervieland der letzten Jahre lassen sich Schwerpunkträume für das Vorkommen wertvoller Brutvogelarten des Grünlands abgrenzen. Voraussichtlich betroffene Brutvogelarten (Brut- und Nahrungsgebiete) sind:

Wertgebende Arten (Schutzgebietsverordnung):

Bekassine, Blaukehlchen, großer Brachvogel, Kiebitz, Knäkente, Rotschenkel, Schilfrohrsänger, Sumpfohreule, Uferschnepfe, Weißstorch.

Für die genannten Arten (Schutz- und Erhaltungsziele) ist eine vertiefende Prüfung vorzunehmen. Die Brut- und Nahrungshabitate von Rohrweihe, Tüpfelralle und Wachtelkönig liegen außerhalb der artspezifischen Auswirkungsbereiche."

Das Wachtelkönigbrutpaar (beobachtet 2003), das von Variante 6 beeinträchtigt wird, liegt anscheinend im südlichen Bereich des Niedervieland III-West.⁴⁶ Dabei liegt der Brutnachweis, soweit der Karte

⁴⁵ Vgl. PLANUNGSGRUPPE GRÜN (2007), S. 18: "FFH-Verträglichkeitsstudie EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland".

⁴⁶ Vgl. BIOCONSULT (2003), Karte 4.

tenmaßstab mit 1:40.000 dies erkennen lässt, auf dem **Rand der Störzone** der Variante 6, nicht innerhalb. Dies ist letztlich die **einzig verbleibende Begründung für den Ausschluss der Variante 6**.

Dem stehen aber **deutliche Vorteile der Variante 6** gegenüber, die aus den ergänzten und fortgeschriebenen Untersuchungen zu den Auswirkungen auf die EU-Schutzgebiete plausibel abgeleitet werden können:

"Eine Verlagerung der Trasse nach Norden wäre vorteilhaft, da der Zerschneidungseffekt für den Wiedbrok verringert wird. So besteht zumindest theoretisch die Möglichkeit, dass im verbleibende Rest des Wiedbrok und hier insbesondere im Süden Bestände wertgebender Brut- und Rastvogelarten durch geeignete Maßnahmen (Vernässung, Extensivierung) in geringem Umfang erhalten werden können (z. B. Bekassine als Brutvogel, Krickente und Kiebitz als Gastvögel)."⁴⁷

"Beide Varianten führen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes. Aufgrund der innerhalb des Wiedbrok nördlich verschwenkenden Boxenlaufstalltrasse verbleiben im Gegensatz zur Trasse der optimierten Variante 3 im südlichen Wiedbrok ausreichend große Flächen, die weiterhin eine Funktion als Wiesenvogellebensraum wahrnehmen können."⁴⁸

Demnach ist eine Verlagerung der Trassenvarianten in nördlicher Richtung, wie sie die Variante 6 aufweist, uneingeschränkt positiv zu beurteilen, weil die entstehenden Restflächen im Süden des Wiedbrok durch geeignete Maßnahmen aufgewertet und verbleibende Bestände wertgebender Brut- und rast Vogelarten erhalten werden können.

Vor diesem Hintergrund ist es als **wesentlicher fachlicher Mangel** einzustufen, das in den auf die ursprüngliche FFH-Verträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 folgenden Untersuchungen Variante 6 nicht weiter betrachtet wurde. Im direkten Variantenvergleich mit den Varianten 3 und 12 wäre sie mit großer Wahrscheinlichkeit insgesamt als Vorzugsvariante identifiziert worden. Eine entsprechende Ergänzung und Überarbeitung der vorliegenden FFH-relevanten Untersuchungen mit einer länderübergreifenden Betrachtungsweise ist daher dringend zu empfehlen, um eine verlässliche Entscheidungsgrundlage zu erhalten.

Darüber hinaus ist es auch nicht nachvollziehbar, dass die wesernahen Varianten "w1" und "w2", die in der länderübergreifenden "Grobprüfung" zum Untersuchungsgegenstand untersucht wurden, nicht Gegenstand der FFH-relevanten Beeinträchtigungsuntersuchung geworden sind. Durch ihren Verlauf würde die Querung des Wiedbrok völlig vermieden und die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes würde sich auf eine randliche Querung im äußersten Norden des Schutzgebietes (Niedervieland West-III und Ost III) reduzieren.

⁴⁷ Vgl. HANDKE & TESCH (2006), S. 5.

⁴⁸ Vgl. Planungsgruppe Grün (2007), S. 92.

4. Hinweise zum Umweltbericht

4.1 Sachdarstellung

Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung zur 64. Änderung des Flächennutzungsplans (Bearbeitungsstand 12.6.2007). Er fasst die Ergebnisse folgender Untersuchungen zusammen:

- länderübergreifende Grobprüfung,
- UVS zur Variantenuntersuchung in Bremen,
- mehrere Untersuchungen zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den EU-Schutzgebieten.

Es wird von einem Übergabepunkt nach Niedersachsen circa 250 m nördlich der bestehenden Och-tumquerung durch die Stromer Landstraße ausgegangen (umgangssprachlich "Boxenlaufstalltrasse").

Im Zuge der Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der Auswahlgründe wird ausgeführt, dass die Nullvariante, also ein Ausbau der Stromer Landstraße oder Netzvarianten, ebenfalls geprüft wurde. Diese Lösung erscheint zwar technisch mit großem Aufwand (Baugrundverhältnisse) machbar, wird jedoch aus verkehrstechnischer Sicht sowie aus Gründen der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung für Strom verworfen.

4.2 Fachlicher Kommentar

Der Umweltbericht folgt in seiner Struktur nicht konsequent den Vorgaben des BauGB, Anlage zu § 2 Abs. 4, die in Tabelle 17 dargestellt sind. So erfolgt unter der Überschrift "5. Beschreibung der allgemeinen Ziele des Umweltschutzes"⁴⁹ neben einer kurzen Auflistung berührter Ziele unvermittelt in Kap. 5.1 die Beschreibung der schutzgutbezogenen Auswirkungen. Von einer "Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden" kann hier nicht die Rede sein.

⁴⁹ Vgl. "Begründung zum FNP", S. 22.

Tabelle 17 Anforderungen an den Umweltbericht nach Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB

| |
|---|
| Einleitung mit folgenden Angaben: |
| • Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans, |
| • einschließlich der Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über Standorte, Art und Umfang, |
| • sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben, |
| • Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, |
| • Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden. |
| Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 Satz 1 ermittelt wurden, mit Angaben der: |
| • Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden, |
| • Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung, |
| • Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung, |
| • geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen und |
| • in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Bauleitplans zu berücksichtigen sind. |
| Zusätzliche Angaben: |
| • Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung, |
| • Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse, |
| • Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt, |
| • allgemein verständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben nach dieser Anlage. |

Nach der Darstellung der Ergebnisse der "Grobprüfung" erfolgt eine Zusammenfassung der UVS. Hierzu wird festgestellt:⁵⁰

"Die Umweltverträglichkeitsstudie (Bioconsult 2003) wurde schon vor der Grobprüfung im Jahre 2003 angefertigt. Eine grundlegende Überarbeitung erschien trotz teilweise neuer Daten, die ins Verfahren eingeflossen sind (siehe z. B. aktualisierte FFH-Verträglichkeitsprüfung, Ausgleichskonzept) nicht erforderlich. Die Länderübergreifende Grobprüfung, die auch neuere Daten verwendete, ergab keinen Hinweis darauf, dass eine erneute grundlegende Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie zu substantiell anderen Ergebnissen hinsichtlich zum Beispiel der Siedlungsbeeinträchtigung, Beeinträchtigung der Pflanzen und Tiere bei den verschiedenen Varianten kommen würde. Die Bewertung der einzelnen Varianten hinsichtlich der verschiedenen Schutzgüter wäre nur in der Bewertung der aktuellen Rastvögelvorkommen unterschiedlich. Im Kern werden nur die Variante 3 und die Variante 12 aufgrund der Verträglichkeitsuntersuchungen zur Vorbereitung der Prüfung nach § 35 BNatSchG für realisierbar gehalten."

Zunächst ist festzustellen, dass die neueren Daten, die erwähnt werden, insbesondere das angesprochene "Ausgleichskonzept", nicht näher konkretisiert werden. Handelt es sich dabei um

- "Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen", PLANUNGSGRUPPE GRÜN, Juni 2004, das nicht öffentlich ausgelegt wurde und damit keiner Überprüfung zugänglich ist,⁵¹ oder

⁵⁰ Vgl. "Begründung zum FNP", S. 44.

⁵¹ Vgl. Begründung zum FNP, S. 5.

- "B 212n - Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen", PLANUNGSGRUPPE GRÜN, August 2007?

Wenn es hier um entscheidungserhebliche Sachverhalte geht, und dies ist offensichtlich der Fall, ist von einer nachzuholenden Auslegung auszugehen. Gleiches gilt auch für die Aktualisierung der Verkehrsprognose zur A 281, denn die aktuellen Verkehrszahlen belaufen sich auf 25.600 Kfz/24h und nicht auf die zugrunde gelegten 19.400 Kfz/24h.

Wesentlich ist aber auch, dass die UVS aus dem Jahr 2003 falsch wiedergegeben wird:

- In der UVS wird, wie bereits oben angemerkt,⁵² **nicht** explizit auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie eingegangen.
- Die UVS kommt lediglich zum Ergebnis, dass im Hinblick auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere die Varianten 3 und 12 deutlich günstiger abschneiden. Es finden jedoch keine Flächenbilanzierungen bezüglich der Durchschneidung oder der Flächeninanspruchnahme von EU-Schutzgebiete im Rahmen der Auswirkungsprognose statt. Aussagen über Realisierungschancen im Hinblick auf die Ausnahmeprüfung nach § 35 BNatSchG fehlen ebenfalls.
- Das *vollständige* Fazit der UVS lautet zur Erinnerung:
"Alle Varianten werden zu starken Beeinträchtigungen der UVP-G-Schutzgüter führen. Bezogen auf das bremische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist. Stellt man das Schutzgut Mensch in den Vordergrund sind die Varianten 1 und 1a die deutlich günstigeren. Richtet man den Fokus auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere sind die Varianten 3 und 12 deutlich günstiger. Bei der Festlegung einer Variante zur Darstellung im Flächennutzungsplan sollten die geschilderten Aspekte zum unmittelbar angrenzenden Ochtumvorland Berücksichtigung finden. Die Abstimmung mit niedersächsischer Seite ist aufgrund der geschilderten Problematik dringend zu empfehlen."

Zudem wurde oben bereits dargelegt, dass die schutzgutbezogenen Auswirkungsprognosen und die darauf gründenden Variantenvergleiche in vielen Fällen zu Ergebnissen führen, die einer genaueren Plausibilitätsprüfung nicht standhalten.⁵³ Gerade was die Vorrangstellung der Variante 3 beim Schutzgut Pflanzen und Tiere anbelangt, wird hier der erste Platz nur mit fragwürdigen Zusatzkriterien und Hilfsargumentationen erreicht (vgl. Kap. 2.5.2). Gleiches gilt aber auch für eine ganze Reihe anderer Schutzgüter.

Unklar ist weiterhin, wieso in der länderübergreifenden "Grobprüfung" die wesernahen Varianten "w1" und "w2" geprüft werden, die UVS dagegen auf diese beiden Varianten, die in zahlreichen Aspekten im Hinblick auf die EU-Schutzgebietsproblematik offensichtlich als sehr günstig einzustufen sind, nicht eingeht. Auch eine entsprechende Ergänzung der UVS wird verworfen.

Der Umweltbericht basiert damit insgesamt auf einer **unzureichenden Grobprüfung** und einer ebenfalls **stark überarbeitungsbedürftigen UVS**, die dazu fehlerhaft interpretiert wird.

⁵² Vgl. Kap. 2.11.

⁵³ Vgl. Kap. 2, S. 2 ff.

Auch bei der Zusammenfassung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung für Natura 2000 Gebiete ergeben sich Probleme:⁵⁴

"Mittlerweile ist die Datengrundlage der Variantenuntersuchung aus 2003 für das Teilstück Bremen die B 212n im Rahmen der Gebietsmonitorings überarbeitet worden. Im Jahr 2004 sind im integrierten Erfassungsprogramm in Niedervieland flächendeckende Platzierungen durchgeführt worden, die den Kern der Aussage von 2003 bestätigen, dass die optimierte Variante 3 und Variante 12 die günstigsten sind. ...

Die Bedeutung des Wiedbrok als Rastvogellebensraum hat in den letzten Jahren abgenommen. Im Zuge der letzten Kartierungen 2004/2005 konnten von keiner Art Rasttrupps von mindestens lokaler Bedeutung registriert werden. Die Wertigkeit des Gebietes ist jedoch durch Maßnahmen so weit möglich wiederherzustellen und die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Dies kann auf das Gebiet bezogen gesichert werden, so dass im derzeitigen Stand die Varianten 3 und 12 für die B 212n für diese Funktion keine erheblichen Beeinträchtigungen auslösen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bei der Variante 12 ein größerer Raum im Wiedbrok verbleibt, der Funktionen als Brutvogellebensraum wahrnehmen kann und der geringeren Anzahl beeinträchtigter Brutpaare von Wiesenmilikolen, wird diese als günstigere Trassenführung bewertet."

Wie in Kapitel 3 dargelegt, lassen sich die Aussagen der ursprünglichen FFH-Verträglichkeitsstudie (zweite Fassung, BIOCONSULT 2003) durch die neueren Kartierungen und den darauf aufbauenden ergänzenden Verträglichkeitsstudien insofern widerlegen, als dass Variante 6 (die angeblich zu starken Beeinträchtigungen der Erhaltungszielen führt) zumindest gleichwertig, wenn nicht sogar günstiger im Hinblick auf die Beeinträchtigung der EU-Schutzgebiete einzuschätzen ist. Damit drängt sich eine Alternative auf, die offensichtlich aus **Gründen geringerer Beeinträchtigungen von EU-Schutzgebieten nachträglich in den Variantenvergleich einzustellen ist.**

5. Gesamtfazit

Die Plausibilitätsprüfung ausgewählter Verfahrensunterlagen zur Planung der B 212 neu im Rahmen der Bremer Flächennutzungsplanung identifiziert zahlreiche methodische Mängel. Sowohl die Umweltverträglichkeitsstudie als auch die FFH-Verträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 offenbaren schwere systematische Fehler, die in einen nicht sachgerechten Variantenvergleich münden. Dieser fehlerhafte Variantenvergleich führt dazu, dass Trassenvarianten frühzeitig aus dem weiteren Verfahrensverlauf ausgeschlossen werden.

Der Umweltbericht als Bestandteil der Begründung zum Flächennutzungsplan erkennt diese Mängel nicht, obwohl die aktualisierten Untersuchungen im Hinblick auf die Beeinträchtigung der EU-Schutzgebiete die Fehleinschätzungen der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 eindeutig offenbaren. Sowohl die Begründung zur Flächennutzungsplanänderung als auch der Umweltbericht beruhen damit auf einer Sachverhaltsermittlung mit erheblichen Mängeln, die als entscheidungserheblich einzustufen sind.

⁵⁴ Vgl. Begründung zum FNP, S. 32.

Die **Umweltverträglichkeitsstudie** (BIOCONSULT 2003) weist, wie im vorliegenden Gutachten nachgewiesen werden kann, insbesondere die folgenden erheblichen methodischen Mängel auf:

- (1) Die UVS basiert auf einer **fehlerhaften Beschreibung des Vorhabens** und seiner Varianten. Es wird von einem zweistreifigen Ausbau und geringeren Verkehrsmengen ausgegangen, als es die aktuellen Planungen vorsehen. Die Streckenlängen, die als Maßstab für Zerschneidungseffekte und Flächeninanspruchnahmen herangezogen werden, sind nicht nachvollziehbar. Insbesondere die Streckenlänge der Variante 6 wird durch die Einbeziehung der über 600 m langen Anschlussstücke an das untergeordnete Straßennetz zur längsten Variante der drei südlichen Trassen, obwohl sie die kürzeste Verbindung von der Landesgrenze bis zur geplanten Anschlussstelle an die A 281 darstellt. Die maßgeblichen Zerschneidungseffekte gehen aber von der eigentlichen Bundesstraße aus. Eine Gleichbehandlung von Anschlussstrecken und Bundesstraße entspricht nicht der guten fachlichen Praxis. Diese Sichtweise wird auch in den aktualisierten Untersuchungen zur Beeinträchtigung der EU-Schutzgebiete geteilt. Zudem wird der **Anschluss an die Wiedbrokstraße aktuell offensichtlich gar nicht mehr verfolgt**, so dass sich die Streckenlänge der Variante 6 drastisch reduziert und damit bei der Mehrzahl der schutzgutbezogenen Variantenvergleiche aufgrund der direktesten Anbindung dominieren dürfte.
- (2) Da inzwischen davon auszugehen ist, dass bei der Weiterverfolgung der Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) anscheinend auf eine **Anschlussstelle im Bereich der Ortschaft Strom verzichtet** wird, ist auch das Argument der Trassenlänge als zentrales Ausschlussargument für die Variante 6 überfällig. Eine Aktualisierung des Variantenvergleichs sowohl in der UVS als auch in der FFH-Verträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 würde offensichtlich zu einer veränderten Entscheidungsgrundlage führen.
- (3) Ein grundsätzliches Manko in der Untersuchung der Trassenvarianten stellt die Tatsache dar, dass mit den beiden nördlichen Varianten 1 und 1a, die das Niedervieland durchqueren und damit am frühesten auf das Bremer Gebiet einschwenken, Trassenvarianten einbezogen werden, die im **Variantenvergleich keine Chance** besitzen. Aufgrund der Streckenlänge und der eingeschränkten Sichtweise der UVS auf das Gebiet Bremens einerseits und der methodischen Vorgehensweise schneiden sie bei der Mehrzahl der Schutzgüter zwangsläufig am schlechtesten ab. Bei einer sinnvollen länderübergreifenden Sichtweise käme es zu anderen Ergebnissen. Auch die Einbeziehung der wesernahen Varianten (Varianten "w1" und "w2"), die in der länderübergreifenden Grobprüfung noch untersucht wurden, würde sich hier anbieten.
- (4) Die UVS entspricht im Hinblick auf **Kartographie und Bestandsdarstellung** nicht den Vorgaben der UVS-Musterkarten und damit nicht der guten fachlichen Praxis. Mit Ausnahme der Schallemissionen liegen keine Auswirkungskarten vor, in der die Trassenvarianten mit ihren schutzgutspezifischen Wirkzonen die entsprechenden Bestandsdaten überlagern. Für den westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich Niedersachsens, der immer wieder in die Auswirkungsbetrachtung einbezogen wird, liegen keine Bestandsdaten vor. Eine Überprüfung der Auswirkungen in diesem Bereich ist daher für Betroffene und Träger öffentlicher Belange nicht möglich.

- (5) Bei der Auswirkungsbetrachtung zum **Schutzgut Mensch** mangelt es an konkreten Angaben, so dass die Betroffenen die eigene Betroffenheit aufgrund der unzureichenden textlichen Erläuterungen und der kartographisch mangelhaften Umsetzung nicht erkennen können. Der Variantenvergleich, bei dem die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen aggregiert werden, ist nicht nachvollziehbar.
- (6) Der Variantenvergleich zu den Beeinträchtigungen beim **Schutzgut Pflanzen und Tiere** blendet bei der zusammenfassenden Beurteilung wichtige Teilaspekte aus und beschränkt sich lediglich auf die Auswirkungen auf Biotoptypen und die Avifauna. Dies führt zu einer nicht sachgerechten Bevorzugung der Varianten 3 und 12. Zudem werden bei den Auswirkungen auf Biotoptypen und Avifauna Begründungen für eine Herabstufung der Variante 6 herangezogen, die sich im Widerspruch mit neuen, aktualisierten Untersuchungen befinden. Dort wird eine möglichst nördliche Streckenführung empfohlen, so dass das Restgebiet des Wiedbrok noch groß genug ist, um Funktionen als Vogellebensraum wahrnehmen zu können. Darüber hinaus werden für Variante 6 erhebliche Auswirkungen im *außerhalb* des Untersuchungsgebietes liegenden niedersächsischen Bereich festgestellt, die aber aufgrund fehlender Bestandsdarstellungen nicht überprüfbar sind. Zudem werden entsprechende Auswirkungen im niedersächsischen Bereich durch die Varianten 3 und 12 nicht berücksichtigt. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der "Grobprüfung" zeigt, dass im Verlauf dieser Trassenvarianten ebenfalls sehr hochwertige Biotoptypen und sogar Quartierstandorte und Leitlinien von Fledermäusen mit hoher oder sehr hoher Bedeutung liegen. Die Schlussfolgerung der UVS, Variante 3 sei aus Sicht des Schutzgutes Pflanzen und Tiere die günstigste, ist demzufolge fachlich nicht begründbar.
- (7) Beim **Schutzgut Boden** wird Variante 3 ebenfalls als günstigste beurteilt. Die Begründung verläuft analog zum Schutzgut Pflanzen und Tiere. Lediglich bei Variante 6 werden die zusätzlichen Auswirkungen im niedersächsischen Bereich als (ebenfalls nicht nachprüfbares) Argument herangezogen, während dies bei Varianten 3 und 12 nicht geschieht. Bei den Varianten 1 und 1a ist dies nicht notwendig, da sie aufgrund der größeren Streckenlänge auf Bremer Gebiet ohnehin schlecht abschneiden.
- (8) Auch das **Schutzgut Wasser** enthält den systematischen Fehler der teilweisen Berücksichtigung von Auswirkungen außerhalb des Untersuchungsraumes bezogen auf eine Variante. Mit der gleichen Konsequenz wie bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere sowie Boden wird Variante 3 fälschlicherweise auf Rang 1 eingestuft. Die Begründung für die Gunst der Variante 3, die Auswirkungen auf die Teilaspekte Grundwasser und Oberflächengewässer zusammenfassend betrachtet, ist völlig abwegig und muss als willkürlich bezeichnet werden.
- (9) Beim **Schutzgut Luft/Klima** sind vergleichbare Mängel wie die bereits oben beschriebenen zu verzeichnen. Da auch hier die Trassenlänge und die damit verbundenen Flächeninanspruchnahmen entscheidende Größe der Auswirkungsbetrachtung ist, gestalten sich die Ergebnisse folglich in gleicher Art und Weise. In der Begründung der Vorzugsvariante, auch hier konsequenterweise Variante 3, wird wieder das Argument der angeblich erheblichen Auswirkungen auf die angrenzenden niedersächsischen Bereiche herangezogen, ohne dass dies in irgendeiner Form nachprüfbar wäre.

- (10) Die Untersuchung der Beeinträchtigungen zum Schutzgut **Landschaft** wird ebenfalls von den bekannten Flächenbilanzierungen beherrscht. Im Gegensatz zu anderen Untersuchungen werden auch hier keine Differenzierung bezüglich der Qualitäten des Landschaftsbildes vorgenommen. Da Variante 12 bei den Flächenbilanzen günstiger abschneidet als Variante 3, wird als Hilfsargument die für die Variante 12 notwendige neue Ochtumquerung angeführt, so dass Variante 3 auch hier als günstigste aus dem Variantenvergleich hervorgeht.
- (11) Die **UVS ist insgesamt** geprägt von einseitigen Ermittlungsmethoden, deren Validität zweifelhaft ist, und undifferenzierten Bestandsdarstellungen, die nicht der guten fachlichen Praxis entsprechen. Bei der schutzgutbezogenen Auswirkungsbetrachtung werden immer wieder die gleichen Flächenbilanzierungen herangezogen, gleichgültig welche differenzierten Schutzgutqualitäten betroffen sind. Die auf diesen ermittelten Beeinträchtigungen der Schutzgüter aufsetzenden Begründungen zur Ableitung einer Vorzugsvariante, können in der Mehrzahl der Fälle als nicht objektiv bezeichnet werden. Die Argumentationen sind in hohem Maße anwenderabhängig, für die daraus abgeleiteten schutzgutbezogenen Vorzugsvarianten gilt das gleiche. Selbst wenn die in vielen Fällen mangelhafte methodische Vorgehensweise akzeptiert wird, resultieren - eine in sich konsistente und plausible Argumentation vorausgesetzt - zwangsläufig abweichende Ergebnisse. Dieser Nachweis konnte bei nahezu allen Schutzgütern erbracht werden. Die UVS stellt damit insgesamt keine hinreichende Entscheidungsgrundlage dar und ist dringend überarbeitungsbedürftig.

Die **FFH-Verträglichkeitsstudie** (Bioconsult 2003) besitzt zentrale Bedeutung für das Verfahren, da im folgenden nur noch *die* Varianten weiter untersucht werden, die *nicht* zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der betroffenen Natura 2000-Schutzgebiete führen. Die zentralen Ergebnisse der Überprüfung der Studie und die dabei festgestellten Mängel lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- (1) Die FFH-VS basiert - ebenso wie die UVS - auf einer **überholten Vorhabensplanung**. Sie geht von einem zweistreifigen (RQ 14) und nicht vierstreifigen Ausbau der B 212 neu aus und von einer niedrigeren Verkehrsbelastung als die aktuell prognostizierte.
- (2) Ein wesentliches Argument, wieso neben den Varianten 1 und 1a auch durch Variante 6 erhebliche Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele zu erwarten sind, liegt in der Beeinträchtigung von Rastvogelgebieten. Ähnlich wie bei der UVS wird auch hier unzulässigerweise als **Argumentation auf Beeinträchtigungen außerhalb des eigentlichen Untersuchungsraumes** und des Vogelschutzgebietes zurückgegriffen. Die entsprechenden Auswirkungen der Trassenvarianten 3 und 12 außerhalb des eigentlichen Untersuchungsraumes werden dagegen nicht erfasst.
- (3) Die Einstufung der Störung von Rastvogelgebieten durch Variante 6 im westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich als erhebliche Beeinträchtigung ist jedoch aufgrund aktueller Untersuchungen nachweislich falsch. Einerseits sind aufgrund aktualisierter Untersuchungen 2004 nur **gering bedeutsame Rastbereiche** betroffen. Andererseits ist die Betroffenheit der entsprechenden Gebiete durch die Varianten 3 und 12 aufgrund größerer Durchschneidungslängen wesentlich höher.

- (4) Schließlich kommen aktuellere Gutachten, die die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes und speziell des Bereichs Wiedbrok untersuchen, beide zu dem Ergebnis, dass eine **Querung des Wiedbrok möglichst weit im Norden** anzustreben ist, da dann die Restflächen des Wiedbrok südlich der Trasse noch Funktionen für Rast- und Brutvögel wahrnehmen können. Dieser nördlichen Querung kommt die - in der FFH-VS 2003 fälschlicherweise aussortierte - Trasse 6 am nächsten und drängt sich damit als Natura 2000-verträglichste Trassenvariante geradezu auf. Inwieweit hier die ebenfalls frühzeitig ausgeschiedenen wesernahen Trassenvarianten aus der "Grobprüfung" zu beurteilen wären, ist hier schwer einzuschätzen. Da sie nur die Randbereiche der Schutzgebiete betroffen hätten, wären sie aus Natura 2000-Sicht höchstwahrscheinlich realistische Alternativen.
- (5) Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass in der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung und dem darin enthaltenen Umweltbericht diese Erkenntnisse nicht ausreichend gewürdigt werden. Mit der Nichtberücksichtigung der Trassenvariante 6, einer die Erhaltungsziele offensichtlich weniger beeinträchtigenden Alternative, liegt hier ein schwerwiegender Mangel vor, der spätestens im Ausnahmeverfahren wieder zum Problem wird und große Rechtsunsicherheiten birgt.

6. Literatur und benutzte Materialien

- AG HANDKE & TESCH: Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen der Trassenvarianten B 212n Var. 3 (alt) und Var. 12 (neu) im Wiedbrok. Oktober 2006.
- BIOCONSULT: FFH-Studie zur B212n im Niedervieland, Bremen. 1. Fassung, Mai 2002.
- BIOCONSULT: FFH-Studie zur B212n im Niedervieland, Bremen. 2. Fassung, Oktober 2003.
- BIOCONSULT: Umweltverträglichkeitsstudie B 212n - Abschnitt Landesgrenze Niedersachsen / Bremen bis geplanter Verknüpfung mit der A 281 im Bremer Vieland. Oktober 2003.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN: Musterkarten für Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau. Ausgabe 1995.
- HARTLIK, J.: Qualitätsmanagement in der Umweltverträglichkeitsprüfung. In: STORM, BUNGE (Hrsg.), Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung (HdUVP), Band 2, Kennz. 6500, Loseblattsammlung, 41. Lfg. 2000.
- NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRAßENBAU UND VERKEHR, GESCHÄFTSBEREICH OLDENBURG: Grobprüfung im Rahmen des ROV. Länderübergreifende Beurteilung der unterschiedlichen Übergabebereiche für die B 212n. Mai 2007.
- PLANUNGSGRUPPE GRÜN: FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung "bremischer Ochtum" (DE 2918-371), "Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke" (DE 2817-331). Juli 2007.
- PLANUNGSGRUPPE GRÜN: B 212n - Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. August 2007.
- PLANUNGSGRUPPE GRÜN: B212n/Teilstück Bremen - FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des Besonderen Schutzgebietes DE 2918-401 Niedervieland. August 2007.
- SENATOR FÜR UMWELT, BAU, VERKEHR UND EUROPA BREMEN: Begründung zum Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Mai 2001 - 64. Änderung: Seehausen/Strom B 212 neu. Bearbeitungsstand: 12.6.2007.
- STORM, P.-C., BUNGE, T. (Hrsg.): Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung (HdUVP). Ergänzbare Sammlung der Rechtsgrundlagen, Prüfungsinhalte und -methoden für Behörden, Unternehmen, Sachverständige und die juristische Praxis. Loseblattsammlung. Grundwerk, Berlin 1988.

Die Stellungnahme der IG Deichhausen gliedert sich in zwei Schreiben. Einerseits das Schreiben der IG Deichhausen selber, andererseits ein von der IG Deichhausen in Auftrag gegebenes umfangreiches Gutachten von „Dr. Hartlik. Büro für Umweltprüfungen und Qualitätsmanagement“. In der Entgegnung, die als synoptische Tabelle dargestellt ist, wird zuerst auf die Einwände der IG Deichhausen eingegangen, danach auf die Gutachten von Dr. Hartlik. Viele Argumente der IG Deichhausen werden von Dr. Hartlik detaillierter bearbeitet, ihnen wird daher nur einmal entgegnet. Das Gutachten von Dr. Hartlik beinhaltet ein gegliedertes und durchnummeriertes Fazit. Soweit möglich versucht sich diese Entgegnung an diese Gliederung zu halten.

| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen |
|--|--|
| 1) Stellungnahme zu den Vorbemerkungen | <p>1.1) Falsch-Aussage 1: „Die Raumordnungsbehörde bei der Bezirksregierung Weser-Ems hat am 30. September 1996 die B212n im Abschnitt zwischen Huntebrück und der Landesgrenze Niedersachse/Bremen mit einem Übergabepunkt ca. 300m nördlich der Stedinger Brücke (Übergabepunkt Stromer Landstraße) landesplanerisch feststellt.“ Die Interessengemeinschaft verweist hierzu auf das Schreiben vom Niedersächsischen Innenministerium vom 04. September 1997 (dieses Schreiben liegt als Anlage bei).</p> <p>Richtig ist die folgende Aussage: (Zitat aus dem Schreiben) „Die Bezirksregierung kommt nämlich selber zu dem Schluss, ... dass auch weitere im Raumordnungsverfahren diskutierte Trassenalternativen einschließlich der von Ihnen vorgeschlagenen Variante mit dem Übergabepunkt Mühlenhaus weiterhin als Lösungsmöglichkeit offen bleiben können. Dies betrifft das Grundanliegen Ihrer Fachaufsichtsbeschwerden... Ich habe die Bezirksregierung daher veranlasst, die Abänderung der Landesplanerischen Feststellung vom 30.09.1996 in diesem Sinne vorzunehmen. Dem Anliegen Ihrer Fachaufsichtsbeschwerde wird damit entsprochen.“</p> <p>Gegen die landesplanerische Feststellung der Bezirksregierung Weser-Ems legte die Interessengemeinschaft „B 212-freies Deich- und Sandhausen“ eine Fachaufsichtsbeschwerde beim niedersächsischen Innenministerium ein. Dem Grundanliegen der Fachaufsichtsbeschwerde wurde entsprochen. Die Begründung ist dem zitierten Schreiben des niedersächsischen Innenministeriums vom 04.09.1997 zu entnehmen. Die Kritik richtet sich im Kern gegen die Darstellung vorangegangener Verfahren. Für die Abwägung im vorliegenden Verfahren kommt es folgend §214, Abs. 3, Satz 1 BauGB auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung über die 64. FNP-Änderung an. Die aktuelle Sach- und Rechtslage ist in der Begründung und dem Bericht zur 64. FNP-Änderung treffend dargestellt. Die Abwägung stützt sich ausschließlich auf aktuelle Fakten und Bewertungen.</p> |

| | |
|---|---|
| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen |
| 1.2) Falsch-Aussage 2: | Die landesplanerische Feststellung wird mit dem neuen Raumordnungsverfahren einer Überprüfung zugeführt. Gegenstand ist hierbei neben dem Übergabepunkt der Gesamtverlauf der Trasse. Im weiteren Verfahrensverlauf lagen nämlich eine Reihe von Anregungen aus dem landwirtschaftlichen Bereich vor (s. AEP). |
| Richtig ist die folgende Aussage: (wir verweisen erneut auf das Schreiben vom Innenministerium vom 04.09.1997) | Es wird auf die Entgegnung unter 1.1) verwiesen. |
| <i>„Aufgrund neuer Gesichtspunkte, die den Gesamtverlauf der Trasse (Übergabepunkt Stromer Landstraße; Ergänzung des Autors) betreffen, wurde in Niedersachsen parallel zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes ein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet.“</i> | Bei dem erneuten Raumordnungsverfahren in Niedersachsen und dem FNP-Änderungsverfahren in Bremen sind eine Reihe ergänzender oder neuer Gesichtspunkte zu beachten (u. a., NATURA 2000-Gebietsschutz, Artenschutz (Fledermausvorkommen in Niedersachsen), Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung „Weser-Ochtum-Niederung“). |
| 1.3) Falsch-Aussage 3: | |
| <i>„Um die Linienbestimmung auch auf Bremer Gebiet nachzuvollziehen, ist eine Flächennutzungsplanänderung notwendig ...“</i> | |
| <u>Richtig ist:</u> | Das FNP-Änderungsverfahren erfolgt in enger Abstimmung mit Niedersachsen und parallel zum niedersächsischen Raumordnungsverfahren. Hierbei werden aktuelle und soweit erforderlich länderübergreifende Untersuchungen zugrunde gelegt. Die Linienbestimmung kann zeitlich erst nach den Raumordnungs- und Flächennutzungsplanverfahren erfolgen. Die zitierte sprachlich ungenaue Formulierung wurde angepasst. |
| 2) Stellungnahme zur Begründung zur „64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen“ | |
| 2.1) Folgende Aussage ist irreführend (S. 2 + S. 3 der Begründung): | |
| <i>„Das über 350 ha große Gewerbegebiet GVZ verfügt zurzeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über für diese Verkehrsbelastung nicht ausgebaute Stadtstraßen. Das führt zu erheblichen Belastungen für die Anlieger, insbesondere im Bereich der Ortschaft Strom.“</i> | |

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

Hier wird dem Leser suggeriert, der Hauptverkehrsstrom von/zum GVZ würde über die Stromer Landstraße fließen. Das ist nicht der Fall. Der Hauptverkehrsstrom wird derzeit noch über die Verkehrsachse Senator-Apelstraße abgewickelt. Mit der Eröffnung des 2. Bauabschnittes der A281 ab Ende 2007 erfolgt der Anschluss des GVZ an das Bundesfernstraßennetz. Damit ist der Grundbedarf für die verkehrliche Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz gedeckt.

2.2) Falsch-Aussage (Seite 4 der Begründung):

„Die B212n ist derzeit mit einem sogenannten Übergabepunkt „Mühlenthaus“ an der Landesgrenze dargestellt; die geltende landesplanerische Feststellung für die B212n im niedersächsischen Abschnitt sieht einen Übergabepunkt rd. 300m nördlich der Stedinger Brücke vor (Übergabepunkt Stromer Landstraße). Die Flächennutzungsplanänderung ist notwendig, um für den bremischen Abschnitt der B212n einen Netzschluss mit dem Niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen.“

Richtig ist:

Die Landesregierung NS hat wegen erheblicher fachlicher Mängel die Wiederholung des Raumordnungsverfahrens angeordnet. Die Landesplanerische Feststellung von 1996 hat somit keinen Bestand. Infolge ist es falsch, sich auf diese zu stützen. Vielmehr muss sichergestellt werden, dass das im BROG geforderte länderübergreifende ROV gemeinsam mit der FNP – Änderung durchgeführt wird. Wenn sich in diesem ROV Verfahren erneut fachliche Mängel feststellen lassen, so würde sich das FNP-Verfahren auf falsche / fehlerhafte Angaben stützen und damit einer Überprüfung unterzogen werden müssen. Wenn das FNP Verfahren mit Berufung auf das damalige ROV die Nordvarianten ausschließt und sich nur auf ÜP Stromer Straße beschränkt, übernimmt es die damaligen Mängel.

Der entscheidende Sachverhalt, nämlich, dass es zwei erneute Verfahren gibt, die die Sachverhalte neu aufrollen, wurde in der auf Grund der Anregungen neugefassten Begründung dargestellt. Damit wird deutlich gemacht, dass keine unzulässigen Abhängigkeiten und Vorbedingungen in der Planbegründung und Abwägung bestehen.

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

2.3) Falsch-Aussage „Entlastungen durch die B212“ (Seite 6 der Begründung):

„Durch den Bau der B212n - (auch in Verbindung mit der A281) - werden die Stromer Landstraße und die L875 maßgeblich vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet werden (siehe Tabelle 1).“

Richtig ist:

2.3.1)

Die Entlastung vom Durchgangs- und Schwerlastenverkehr trifft nur auf die Stromer Landstraße (L877) zu. Der Verweis auf Tabelle 1 ist korrekt.

Für die L875 muss jedoch die Tabelle 2 (siehe Seite 6 der Begründung) herangezogen werden. Hier ergibt sich für die L875 u.a. eine Entlastung für den Bereich Deichhausen von 7.700 Fahrzeuge auf 6.800 Fahrzeuge (Prognose-Nullfall) – dieses jedoch bereits ohne den Bau der B212!!!!

Durch ergänzende Darstellungen in der Begründung zur 64. FNP-Änderung wurde deutlich gemacht, dass nördlich der Verknüpfung der B 212n mit der L 875 (Stromer Landstraße) Entlastungen im Fall einer südlichen Trasse auftreten werden, jedoch, wie in Tab. 2 der Begründung dargestellt, Verkehre in Richtung Delmenhorst bei den genannten Trassenvarianten gravierend zunehmen werden (C),3.,Darstellung einer neuen Trasse B 212n, Abs. 6, Satz 3).

Als Basis für die Betrachtung der Auswirkungen in Delmenhorst/Ganderkesee wurde zwischenzeitlich durch die genannten Gemeinden ein Gutachten (PGT) in Auftrag gegeben, in dem auf Basis der Verkehrsgutachten Handlungsspielräume aufgezeigt werden, so dass die in den Verkehrsuntersuchungen genannten Zahlen zunächst als „Worst-Case“-Situationen zu betrachten sind. Wie aus den Verkehrsgutachten deutlich wird, sind die genannten Verkehrsverlagerungen Folge des gesamten Projektes und -wie oben schon genannt - weniger eine Frage des Trassenverlaufs in Bremen. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass Bremen hier ohne Berücksichtigung von Folgewirkungen in unzulässiger Art und Weise die Abwägung für eine bestimmte Trassenvariante vornimmt. Insbesondere durch die durchgeführte länderübergreifende Bewertung in der Grobprüfung wurde sichergestellt, dass Bremen hier keine unzulässige Abschnittsbildung vornimmt.

2.3.2)

Für die L875 im Delmenhorster Bereich Stedinger Landstraße wird durch Selbstverständlich sind sowohl in der Abwägung als auch in späteren

| | |
|---|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> |
| <p>den Bau der B212n jedoch keine Entlastung, dafür jedoch eine <u>erhebliche zusätzliche Belastung</u> erzeugt. In diesem Bereich steigt der Verkehr durch den Bau der B212n von 11.500 Kfz DTV auf 19.700 Kfz DTV (Mühlenhaus) bzw. 21.700 Kfz DTV (Stedinger Brücke). Bei der Variante L 875 im Delmenhorster Bereich (Stedinger Landstrasse) (Stromer Mühlenhaus wird zusätzlich der Bereich Deichhausen mit 17.100 Kfz DTV belastet. Diese Belastung, verursacht durch den Bau der B212n, wird durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa auf Seite 6 wie folgt bewertet:</p> | <p>Verfahrensschritten die Auswirkungen der Planung in allen Teilbereichen zu berücksichtigen und gegebenenfalls Bewältigungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Dabei ist zu bemerken, dass Trassenalternativen für die L 875 im Delmenhorster Bereich (Stedinger Landstrasse) (Stromer Landstraße, Mühlenhaus, (Nord, AEP-Trasse)) zu erheblich zusätzlichen Belastungen führen. Ausschlaggebend für die Trassenwahl sind jedoch nicht einzelne Be- und Entlastungspunkte, sondern die Gesamtschau. In diesem Sinne ist darauf hinzuweisen, dass es bei einzelnen Varianten zu bedeutenden Entlastungen nördlich des jeweiligen Verknüpfungspunktes mit der L875 kommt. Das gilt besonders für die Variante ante Stedinger Brücke. Zur Verdeutlichung wurden entsprechende Textpassagen in die Begründung zur 64. FNP-Änderung mit aufgenommen.</p> |
| <p>2.3.3) Diese Bewertung der Belastungen für die Stadt Delmenhorst durch den Bau der B212n ist tendenziös und verharmlosend. Es entsteht der Eindruck, dass der Leser bewusst in die Irre geführt werden soll. In diesem Zusammenhang verweist die Interessengemeinschaft mit Nachdruck auf die Forderungen des BVWP 2003, Nr. 3.4.5 Raumordnerische Beurteilung „Raumwirksamkeitsanalyse“. U.a. wird dort gefordert: <i>„Darüber hinaus sollen Infrastrukturmaßnahmen des Bundes auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf die Stadtqualität.“</i></p> | <p>Im Sinne einer Raumwirksamkeitsanalyse wurde bereits eine länderübergreifende Grobprüfung durchgeführt, und entsprechend den Anforderungen an Raumordnungsverfahren beziehungsweise Flächennutzungsplanverfahren, die Grundzüge der Planung betrachtet. Einzelne Bereiche, die erst bei einer Detailplanung relevant werden, wie die Betroffenheit einzelner Gebäude und deren denkmalschutzrechtlicher Status, müssen in den Folgeverfahren betrachtet werden. Auf dieser Basis und den Verkehrsprognosen werden abwägungsrelevante Aussagen zur Raumwirksamkeit in der Begründung mit dem Umweltbericht zur 64. FNP-Änderung dargestellt..</p> |
| <p>2.4) <u>Alternativenprüfung</u> (Seite 7 der Begründung); <u>Nullvariante/ Netzalternative</u></p> | |
| <p><u>Falsch-Aussage:</u></p> | |

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

„Eine Nullvariante im Sinne des Ausbaus der Stromer Landstraße erscheint hierbei zwar mit großem Aufwand (siehe Baugrundverhältnisse) machbar, jedoch weder verkehrstechnisch im Sinne einer Netzalternative sinnvoll, da der Anschluss aus dem Unterweserraum an den geplanten Autobahnring umwegfrei erfolgen sollte, noch mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in der Ortschaft Strom verträglich.“

Richtig ist:

2.4.1)

Wenn die Nullvariante hier als „Umweg“ bezeichnet ist, was für ein Umweg ist dann erst die Südvariante mit dem großen Bogen um Deichhausen. Die Forderung „umwegfrei“ wird mit den Nordvarianten am besten erreicht.

Für die Verkehre aus dem Unterweserraum ist die Fahrt über jede untersuchte Trassenvariante kürzer als die heutige Verkehrsführung über die Stromer Landstraße.

Ein Vergleich der geplanten südlichen und nördlichen Trassenvarianten ergibt Folgendes:

Während die Südvarianten für den Verkehr aus der Wesermarsch Richtung GVZ (Merkurstraße) / A 281 eine etwas längere Wegstrecke bedeuten als die Nordvarianten, wird der Verkehr aus Richtung A 28 / Delmenhorst über die Südvarianten auf etwas kürzerem Weg zur A 281 bzw. zur Merkurstraße im GVZ geleitet als bei den Nordvarianten.

2.4.2)

Wenn der Ausbau der B212neu mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in Strom als „nicht verträglich“ bezeichnet wird, wie ist dann die „Verträglichkeit“ für die Wohnnutzung in der Stadt Delmenhorst zu bewerten? Die Interessengemeinschaft erinnert: Laut Verkehrsgutachten (Anlage A-7.1) steigt das Verkehrsaufkommen für die Stromer Landstraße von 5.700 Kfz DTV (Analyse 2000/2001) auf 7.800 Kfz DTV (Prognose-Nullfall 2015). Dies entspricht einer Steigerung von 37%.

Zum Vergleich:

Im Falle der B212n (Südvariante) steigt das Verkehrsaufkommen für die L875 Bereich Neuendeel/ Delmenhorst von 8.500 Kfz DTV (Analyse 2000/2001) auf 21.600 Kfz DTV (Planfall 2d). Dies entspricht einer Steigerung von 154%! Abgesehen von den absoluten Zahlen (7.800 Kfz

Die Nullvariante würde für die Verbindung von Delmenhorst / A 281 zum geplanten Wesertunnel einen Umweg von mehreren Kilometern bedeuten. Das vorhandene Straßennetz ist nicht in der Lage die fernverkehrlichen Zielsetzungen zu erfüllen. Die Herleitung dieser Argumentation wurde ergänzend in die Begründung bzw. den Umweltbericht aufgenommen.

Bundesfernstraßen (bestehend aus Autobahnen sowie Bundesstraßen) beeinflussen sich gegenseitig, um Verkehrsbedürfnisse auf leistungsgerechten Straßen gebündelt zu bewältigen. Dies resultiert auch aus dem gesetzlichen Auftrag des FStrABG und dem entsprechenden Bedarfs-

| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen |
|--|--|
| <p>DTV zu 21.600 Kfz DTV, beides gilt für eine 2-spurige Landesstraße): Wenn die Verkehrssteigerung für die Wohnverhältnisse an der Stromer Landstraße nicht verträglich ist, wie ist dann die Verkehrssteigerung für die Wohnverhältnisse an den betroffenen Straßen in Neuendeel bzw. in Delmenhorst zu bewerten?</p> <p>An dieser Stelle wird, wie auch an anderen Stellen deutlich, dass die Bewertung völlig losgelöst von der Bestandsaufnahme durchgeführt wird. Dort, wo es Argumente für den Bau der B212n und für die Bremer Interessen gibt, werden diese zur Bewertung herangezogen. Ist dies nicht der Fall, werden die Gegenargumente nicht erwähnt. Die Betroffenheit und die Interessen der Delmenhorster Bürger werden nicht zur Kenntnis genommen oder bewertet.</p> <p>Bewusst nicht zur Kenntnis genommen wird in diesem Zusammenhang der besondere Planungsauftrag für die B212n als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“; nachzulesen im BVWP 2003 unter der Nr.3.4.6.2. Dort findet man für die Durchführung von Straßenprojekten folgendes:</p> | <p>plan, der für die Linienbestimmung und Planfeststellung per Gesetz verbindlich ist. Nicht die Straßen verursachen Verkehrsbedürfnisse, sondern umgekehrt dienen Straßen dazu, notwendige Verkehrsbeziehungen zu ermöglichen / zu optimieren und raumbedeutsame Entwicklungsziele zu fördern. Das Bundesfernstraßensystem als Hoheitsaufgabe des Bundes dient diesbezüglich der Bereitstellung einer raumbedeutsamen Infrastruktur, unabhängig von sektoralen oder partikulären Interessen. Selbstverständlich sind aber bei den Planungen und Verfahren zur Konkretisierung der Vorhabensbereiche alle Be- und Entlastungen einzustellen und die Kernkonflikte zu bewältigen. Die Handlungsoptionen und die nachfolgenden Maßnahmen zur Lösung der anfallenden Konflikte werden in der Begründung zur 64. FNP-Änderung dargestellt.</p> |
| <p>2.4.3) „Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik aufzuarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativenplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes <i>wirklicht werden können</i>...“ Die Interessengemeinschaft kann bisher in keiner Weise erkennen, dass diese naturschutzfachliche Problematik entsprechend abgearbeitet wurde. Der hier vorliegende Abschnitt „Alternativprüfung Nullvariante/ Netzalternative“ auf der Seite 7 der Begründung erfüllt diese Anforderung jedenfalls nicht.</p> | <p>Der Einstufung in den vordringlichen Bedarf des BVWP ging die dort unter 3.4.6.2 dargestellte umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung voraus. Dem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag wurde sowohl im Vorfeld der Einstufung in den vordringlichen Bedarf (Schreiben der Obersten Straßenbaubehörde des Landes Bremen an das BMVBW vom 11.12.2002) als auch im ROV / FNP-Änderungsverfahren mit den vorliegenden Unterlagen (FFH-Verträglichkeitsstudien, Ausnahmeverfahren mit Alternativenprüfung, Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) nachgekommen.</p> <p>Ist ein Vorhaben in den Bedarfsplan aufgenommen, stellt sich die Frage nach dem Ausbau des vorhandenen Straßennetzes als Alternativplanung nicht mehr:</p> <p>Trotz der Einstufung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrs-</p> |

| | |
|--|---|
| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen |
| | <p>wegeplans stellt sich die Frage nach der Nullvariante im vorliegenden Verfahren in besonderem Umfang, da die B 212n als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ gekennzeichnet wurde. Dementsprechend geht der endgültigen Einstufung als Projekt des vordringlichen Bedarfes eine umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung voraus. Diese wurde auch im ROV / FNP-Änderungsverfahren mit den vorliegenden Unterlagen (FFH-Verträglichkeitsstudien, Ausnahmeverfahren mit Alternativenprüfung, Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) dargestellt. Im Ergebnis der Prüfungen und Abwägungen stellt die Nullvariante keine sinnvolle Lösung dar, da das vorhandene Straßensystem keine umfangreichen zusätzlichen Verkehre aufnehmen kann. Unter anderem aus technischen Gründen (Platz, Untergrund etc.) wird weiterhin eine Nullvariante im Sinn eines Ausbaus der vorhandenen Straßen verworfen. In der Abwägung wurde die Entlastung der Ortschaften in Niedersachsen und Bremen sowie die Verlagerung auf die leistungsfähige Verbindungsstraße B 212n berücksichtigt.</p> |
| 2.5) <u>Tabelle 2 auf Seite 6 der Begründung:</u> | |
| Das Verkehrsaufkommen von 115.000 Fahrzeugen (Prognose-Nullfall; Delmenhorst) Stedinger Landstraße (L875) ist falsch. Richtig sind 11.500 Fahrzeuge! | Es handelt sich hierbei um einen Tippfehler, der entsprechend korrigiert wurde. |
| 2.6) <u>Falsch-Aussage auf S.7 der Begründung (Ausnahmeverfahren):</u> <i>„Von zentraler Bedeutung ist die Untersuchung der Auswirkungen der B212n-Trassenalternativen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ ... Aufgrund des strikten Vermeidungs- und Minderungsgebotes des §34 BnatSchG bzw. des § 26c BremNatSchG sind grundsätzlich nur diejenigen örtlichen und/oder Ausführungsalternativen, die das Gebiet am wenigsten beeinträchtigen, weiterzuverfolgen.“</i> | |

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

Richtig ist:

Das heißt aber nicht, dass alle anderen Belange und wenn sie durch diese Minimierungsforderung noch so nachteilig behandelt würden, hinten an zu stehen haben. Trotz NatSchG gilt es alle Belange in einer UVP abzuwägen und gegeneinander zu bewerten.

Den Darstellungen der Bürgerinitiative, dass das Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 34 Bundesnaturschutzgesetz nicht bedeuten dürfe, das alle anderen Belange im Verfahren keine Rolle mehr spielen, wird gefolgt und darauf verwiesen, dass aus diesem Grunde auch umfangreich in den Unterlagen andere Gesichtspunkte aufbereitet wurden. Um dies zu verdeutlichen und den Abwägungsvorgang in diesem Sinne transparent darzustellen, wurde in die Begründung die zusammenfassende tabellarische Übersicht (Tab. 4 / ehemals Tab. 3) deutlich erweitert. Die Ausnahmetatbestände wurden mit Hilfe umfangreicher und zusätzlicher Gutachten untersucht.

2.7) Aussagen auf Seite 7 der Begründung:

„Von allen Trassenvarianten wird das notifizierte Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE2918-401) erheblich beeinträchtigt. Dies bedeutet, dass die Weiterverfolgung der Planung nur bei „ zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses “ und Nicht-Vorliegen von zumutbaren Alternativen möglich ist.“

Auf der Seite 4 der Begründung findet man folgende Aussage:

„Da das Projekt B212n innerhalb eines notifizierten Europäischen Vogelschutzgebietes und teilweise innerhalb eines gelisteten FFH-Genietes liegt, ist eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG durchzuführen.“

2.7.1)

Hierzu ist aus der Sicht der Interessengemeinschaft das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 (9 A 20.05) zu beachten. Das Gericht führt aus:

„Um ein Vorhaben zuzulassen, das ein FFH-Gebiet einschließlich einzelner prioritärer Lebensraumtypen beeinträchtigt, muss in der Abwechungsentscheidung das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalles nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen werden.“

- Darstellung der B 212n im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Vordringlicher Bedarf“

| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen |
|--|--|
| <p>Damit stellt das Bundesverwaltungsgericht fest, dass für die Darlegung des Ausnahmetatbestandes der „zwingenden. Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ pauschale Behauptungen von Seiten der Vorhabensträger als Beleg nicht ausreichen. Die Vorhabensträger sind aufgefordert:</p> <ol style="list-style-type: none">1. die Gemeinwohlbelange, die für das Vorhaben sprechen, im Einzelnen darzulegen <u>und</u>2. das Gewicht dieser Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar zu ermitteln und zu bewerten. | <p>mit den dieser Einstufung zugrunde liegenden verkehrlichen und raumstrukturellen Zielen,</p> <ul style="list-style-type: none">• Schaffung einer Fernverkehrsanbindung mit überregionalem und länderübergreifendem Charakter von Nordenham – Bremen zur A27 (Hannover) bzw. A1 (Rührgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr,• Weitmögliche Entlastung von Wohngebieten,• Schaffung einer Hinterlandanbindung und Vernetzung der Hafensstandorte zwischen Nordenham und Bremen,• Verbesserung der Verflechtungen insbesondere im Hinblick auf Pendler- und Individualverkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit den Mittelzentren Nordenham und Brake sowie dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst,• Anschluss der Gewerbegebiete von Delmenhorst, Ganderkesee, Lemwerder, Bremen an das Fernstraßennetz und somit Erhöhung der Standortqualität,• Verbindung der Wirtschaftsräume rechts und links der Weser und Erschließung neuer Arbeitsmärkte (GVZ, Flughafen, Großmarkt, Stahlwerk, Industrie- und Gewerbegebiete etc.),• Anreize für wirtschaftsstärkende Investitionen u. zusätzliche Arbeitsplätze im strukturschwachen Unterweserraum und Bremen Nord. <p>Die Gründe überwiegend die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes, so dass eine Ausnahme von den Schutzbestimmungen für die Flächennutzungsplanänderung gerechtfertigt ist.</p> <p>Die Darstellung der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ wurde entsprechend der o. g. Argumentation umfangreich überarbeitet.</p> |

2.7.2)

Die dazu notwendigen detaillierten Prognosen liegen nach den Erkennt-

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

nissen der Interessengemeinschaft bisher noch nicht vor und sind nachzureichen. Pauschale Behauptungen wie „Erhöhung der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion und der Stärkung der Wirtschaftskraft Bremens, Delmenhorsts und des Unterweserraumes“, nachzulesen auf Seite 36 des Umweltberichtes, reichen nicht aus. Dies gilt auch für pauschale Behauptungen wie „Arbeitsplatzsicherung und Arbeitsplatzbeschaffung“. Hierzu ist aus Sicht der Interessengemeinschaft anzumerken, dass von einer Erhöhung der Standortqualität Delmenhorsts durch den Bau der B212n keine Rede sein kann und verweist hierzu auf die Stellungnahme der Stadt Delmenhorst. Besonders kritisch ist in diesem Zusammenhang folgende Aussage zu werten (Seite 1 der FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ DE 2918-371 und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Båke“ DE 2817-331; planungsgruppe *grün, Bremen; Juni 2007*):

2.7.3)

„Für die geplante A281 - insbesondere für den mauffinanzierten Wesertunnel - hat die B212n eine sehr große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten und für die Mauffinanzierung erforderlichen Verkehrsmengen über die B212n als Zufahrtstrecke zum Wesertunnel gelangen wird.“

Dafür nehmen die Planer offensichtlich eine erhebliche Beeinträchtigung des notifizierten Vogelschutzgebietes in Kauf und ignorieren die Belastungen für die Stadt Delmenhorst.

Es ist nicht vorrangiges Ziel der Realisierung der B212n, die Bemaunung des Wesertunnels wirtschaftlich zu gestalten. Eine solche Begründung für eine Bundesfernstraße widerspricht dem Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) und den Kriterien für die Einstufung in den vordringlichen Bedarf. Vielmehr geht es darum, die Leistungsfähigkeit der BAB 281 im Gesamttraum zu nutzen und zudem regional beabsichtigte Effekte einzuleiten (Häfenanbindung, Verbindung von Wirtschaftsräumen, Anbindung der Gebiete rechts der Weser, Verbesserung der Pendlerbeziehungen mit dem Oberzentrum, Erschließung neuer Regionen, ...).

2.8) Falsch-Aussage auf Seite 8 der Begründung:

„Die nördlichen Mühlenhaus-Varianten (n-Varianten) sowie die südlichen Mühlenhaus-Varianten (d-Varianten) können nicht weiterverfolgt werden (s. Umweltbericht).“

Richtig ist:

Was hier steht, ist in krassem Widerspruch zum zugehörigen Umweltbe- Die IG Deichhausen vergleicht unzulässigerweise zwei verschiedene

| | |
|---|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> |
| <p>richt (Stand 12.06.07, Seite 18): "Insgesamt werden alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen von UVP-G-Schutzgütern führen. Bezogen auf das bremische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist ... " Man lese dort weiter.</p> | <p>Rechtsgüter: Die Regelungen des BNatSchG zu europäischen Schutzgebieten (§ 34) und die Regelungen des UVPG. Der Abwägungsvorgang des § 34 BNatSchG, der im Fall der Betroffenheit von EU-Schutzgütern besondere Berücksichtigung findet, stellt darauf ab, dass im Rahmen eines Minimierungsgebotes die Varianten mit den geringsten Auswirkungen weiter verfolgt werden müssen. Dies trifft für die Südvarianten zu, daher ist die Abwägung nicht fehlerhaft. Um Missverständnisse zu vermeiden, wurde die Argumentation inhaltlich, insbesondere im Umweltbericht, breiter dargestellt.</p> |
| <p><u>2.9) Falsch Aussagen in Tabelle 3 (Seite 9 der Begründung):</u> 2.9.1) 1. „Übergabepunkt Mühlenhaus; verkehrliche Aspekte: Verschwenkungen erfüllen teilweise nicht die Anforderungen an eine Bundesfernstraße.“</p> | |
| <p><u>Richtig ist:</u> Es gibt Varianten, welche die Anforderungen erfüllen (verfälschende Darstellung).</p> | <p>Das Wort „teilweise“ stellt darauf ab, dass nur die Variante d2 die Anforderungen der Richtlinien des BMVBS nicht erfüllt. Text und Tabelle wurden trotzdem grundlegend und inhaltlich überarbeitet.</p> |
| <p>2.9.2) 2. „Übergabepunkt Stromer Landstraße; Hochwasserschutz / Landwirtschaft; geringere Beeinträchtigung der Hochwasserschutzfunktion, geringere Betroffenheit in der Landwirtschaft.“</p> | |
| <p><u>Richtig ist:</u> Dies gilt für Bremen. In Niedersachsen aber höchste Betriebsbetroffenheit für die Landwirtschaft.</p> | <p>Die Aussagen in der Tabelle wurden korrigiert.</p> |
| <p>2.9.3) 3 „Übergabepunkt Stromer Landstraße; Gesamtschau, in der Summe Varianten mit der geringsten Betroffenheit der Schutzgüter, es gibt keine signifikant bessere Alternative mit anderem Übergabepunkt.“</p> | |

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

Richtig ist:

Siehe Seite 18 Umweltbericht: „Insgesamt werden alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen von UVPG-Schutzgütern führen. Bezogen auf das breitmische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist...“
"signifikant besser" heißt hier bestimmt nicht: die anderen sind schlechter. Vielmehr sind die Nordvarianten genauso gut.

2.10) Aussage auf der Seite 10 der Begründung zum Thema „Trassenoptimierung und Trassengestaltung“:

„Damit konnten in erheblichem Umfang die Bedenken der Bevölkerung, die eine Trassenführung möglichst weit weg von der Ortschaft Strom forderte, berücksichtigt werden. Hinzu kommt, das bei prognostizierten Verkehrsmengen mit über 20.000 Kfz/ 24h (DTV) keine ortsverträgliche Lösung vorstellbar ist.“

Die Interessengemeinschaft stellt hierzu fest:

Für die L875 im Bereich Delmenhorster Stedinger Landstraße wird durch den Bau der B212n keine Entlastung, dafür jedoch eine erhebliche zusätzliche Belastung erzeugt. In diesem Bereich steigt der Verkehr durch den Bau der B212n von 11.500 Kfz DTV auf 19.700 Kfz DTV (Mühlenhaus) bzw. 21.700 Kfz DTV (Stedinger Brücke). Bei der Variante Mühlenhaus wird zusätzlich der Bereich Deichhausen mit 17.100 Kfz DTV belastet. Analog zur Aussage für die Ortschaft Strom („ortsverträgliche Lösung ist nicht vorstellbar“) dürfte demnach auch für die betroffenen Bereiche in Delmenhorst eine ortsverträgliche Lösung nicht möglich sein. Doch auf einmal sehen hier die verantwortlichen Planer die Lage ganz anders (nachzulesen auf der Seite 57 der Aktualisierung der Verkehrsprognose zur A281):

„Darauf aufbauend wurden bereits Überlegungen entwickelt, wie mit kostengünstigen Maßnahmen in kommunaler Verantwortung diesenverkehrlichen Wirkungen (Belastungszunahmen, die von der Verknüpfung der B212n mit der L875 hervorgerufen werden), entgegengewirkt werden

Es ist unstrittig, dass nicht mit zweierlei Maß gemessen werden darf und alle Betroffenen in die Abwägung eingestellt werden müssen. Im konkreten Fall bezog sich die Argumentation auf die Neuanlage einer Trasse im gewachsenen Ortsbereich (Ochtumquerung parallel zu vorhandener Brücke, die auf Grund von Fuß-/Radweg und landwirtschaftlichem Verkehr erhalten bleiben musste). Im Fall der Verkehrszuwächse auf der Stedinger Straße betrifft dies nach Darstellung der Delmenhorster Verkehrspläne eine Straße, die so angelegt ist, dass sie erhebliche Verkehre aufnehmen kann. Wie die im Auftrag von Delmenhorst und Ganderkeseer erstellten Verkehrsuntersuchungen zeigen (vgl. PGT Kommunales Gutachten 2007), sind ggf. durch verkehrslenkende Maßnahmen trotz des Baus der B 212n die Verkehrsmengen in der Größenordnung des Verkehrssicherungsplanes von Delmenhorst.

Von daher wird hier von unterschiedlichen Situationen ausgegangen, soweit dies für das Bremer Verfahren überhaupt beachtlich ist, da dies im Kern Fragen des Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen betrifft.

Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen

Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen

kann. Es handelt sich dabei vor allem um verkehrslenkende und verkehrsregelnde Maßnahmen zur Vermeidung von Durchgangsverkehr (z.B. durch verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung und Geschwindigkeitsreduzierung) sowie zur Lenkung des Schwerlastverkehrs (Leitsystem, Durchfahrverbote, Weganpassung). Diese wären ggf. durch örtliche, kostengünstige, straßenraumbezogene Maßnahmen (vor allem im Zuge der nördlichen Stadtfahrt) zu ergänzen.“

An dieser Stelle wird, wie auch an anderen Stellen deutlich, dass die Bewertung völlig losgelöst von der Bestandsaufnahme durchgeführt wird. Dort, wo es Argumente für den Bau der B212n und für die Bremer Interessen gibt, werden diese zur Bewertung herangezogen. Ist dies nicht der Fall, werden die Gegenargumente nicht erwähnt. Die Betroffenheit und die Interessen der Delmenhorster Bürger werden nicht zur Kenntnis genommen oder bewertet.

| | |
|--|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> |
| <p>3) Stellungnahme zum Umweltbericht</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen zum Umweltbericht</p> |
| <p>3.1) Länderübergreifende Grobprüfung (Abschnitt 4.4 der Stellungnahme) Tabelle 2: Gesamtbetrachtung der Betroffenheiten/ Beeinträchtigungen (Quelle: Grobprüfung) Diese Tabelle ist identisch mit der Tabelle 10 der länderübergreifenden Grobprüfung. Die Interessengemeinschaft stellt fest, dass die Bewertung einseitig zu Gunsten der „Südvarianten“ durchgeführt wird. Beispielhaft sei hier die Bewertung < - > (2 Punkte) für die Siedlungsbe- reiche bei den n- und d-Varianten genannt. Die s-Varianten erhalten hier die Bewertung < o > (3 Punkte). Wir verweisen auf das Fazit für den Bereich Siedlung Seite 22 der länderübergreifenden Grobprüfung: Zitat: <i>„Die vergleichsweise geringen Lärmwirkungen bei den n- und d- Varianten beruhen auf der Linienführung abseits der Siedlungsbereiche. Diese relativieren sich jedoch unter Berücksichtigung der Verkehrszu- nahme auf der L875, so dass die s-Varianten bezüglich der Gesamtim- missionen die geringsten Störungen hervorrufen.“</i></p> | <p>Die Grobprüfung hat definitionsgemäß nicht den Untersuchungsauftrag einer Umweltverträglichkeitsstudie, sondern untersucht auf einer über- geordneten Ebene Übergabebereiche. Die Grobprüfung stützt sich auf den Variantenvergleich von 2003 und die damalige Vorgabe, dass aus Gründen des Natura 2000- Gebietsschutzes im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG der Übergabe- punkt Stromer Landstraße weiterzuverfolgen ist. Zur Überprüfung des Ergebnisses des Variantenvergleichs von 2003 wurde eine vergleichende Betrachtung aller maßgeblichen Varianten der Grobprüfung (W2 , 1, 1a, 6; 3 und 12) auf einheitlicher Datenbasis der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich arten- schutzrechtlicher Belange vorgenommen (pgg 2008). Ziel war es fest- zustellen, ob das bisherige Ergebnis der Variantenauswahl bestätigt werden kann oder ob sich unter Berücksichtigung der aktuellen Daten- lage eine andere Einschätzung ergibt. Varianten mit den höchsten Be- einträchtigungen der Natura 2000-Gebiete sind zu verwerfen, die Vari- ante mit den geringsten Beeinträchtigungen ist im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG weiterzuverfolgen. Dabei sind die Vorgaben des Leitfa- dens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVWBW 2004) zu berücksichtigen. Demnach ist die Variante 12 (s1) aus Gründen des europäischen Naturschutzrechts zwingend im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG weiterzuverfolgen. Das Ergebnis des Vari- antenvergleichs von 2003 wird auch unter Berücksichtigung aktueller, einheitlicher Daten bestätigt.</p> |
| <p>Zitat: <i>„Allerdings erfolgt die Anbindung der B212n an die L875 im Bereich von Weyhausen (Nordvariante; Ergänzung des Autors) mit der Folge einer deutlichen Verkehrszunahme in Richtung Delmenhorst. Dies führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität in der Orts- durchfahrt Deichhausen.“</i></p> | |
| <p>Bei dieser höheren Bewertung zugunsten der s-Varianten mit der Be- gründung „geringste Störung bezüglich der Gesamtmissionen“ wird die Belastung der Wohnumfeldqualität in Sandhausen, in Teilbereichen von Deichhausen sowie nachfolgend im gesamten Stadtgebiet von Del-</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>menhorst übersehen. Die Abtrennung Deichhausens vom Stadtgebiet wird bei der Punktbewertung offensichtlich ebenso wenig berücksichtigt wie der Abriss von 2, evtl. sogar 3 Wohnhäusern s-Variante). Bau- und Denkmäler im Bereich der s-Variante wurden nicht erfasst.</p> <p>Tabelle 2; Beispiel Bewertung EU-Schutzgebiet: Die Bewertung der s1-s2 Variante erfolgt hier mit dem Wert < + > (4 Punkte). Hierzu verweist die Interessengemeinschaft auf die <u>Aussage auf der Seite 7 der Begründung:</u> <i>„Von allen Trassenvarianten wird das notifizierte Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE2918-401) erheblich beeinträchtigt.“</i></p> <p>Die Interessengemeinschaft stellt fest: Eine erhebliche Beeinträchtigung eines notifizierten Vogelschutzgebietes mit fast voller Punktzahl (4 von 5 möglichen Punkten) zu bewerten, ist unzulässig. Aus Zeitgründen war die Interessengemeinschaft bisher noch nicht in der Lage, zu diesem Zeitpunkt eine abschließende Detailprüfung aller Bereiche vorzunehmen und verweist daher auf die Stellungnahme für das ROV-Verfahren in Niedersachsen.</p> <p>3.2)</p> <p>Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (Abschnitt 6.3.2 der Stellungnahme) Hierzu verweist die Interessengemeinschaft auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 () A 20.05). Auf der Seite 6 dieser Stellungnahme findet man hierzu weitere Einzelheiten (Aussage zur Seite 7 der Begründung).</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>Die Darstellung entstammt der UVS 2003, die durch die neuen Unterlagen (p. 2007 und 2008) aktualisiert wurden. Die Sachverhalte wurden zudem mit anderer Bewertungsmethodik, die klarer und nachvollziehbarer ist, dargestellt (s. Umweltbericht).</p> |
| <p>Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (Abschnitt 6.3.2 der Stellungnahme) Hierzu verweist die Interessengemeinschaft auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 () A 20.05). Auf der Seite 6 dieser Stellungnahme findet man hierzu weitere Einzelheiten (Aussage zur Seite 7 der Begründung).</p> | <p>Einer Einstufung in den vorordnungsrechtlichen Bedarf des BVWP geht die dort unter 3.4.6.2 dargestellte Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung voraus. Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag wurde sowohl im Vorfeld der Einstufung in den vorordnungsrechtlichen Bedarf (Schreiben des ASV an das BMVBW vom 11.12.2002) als auch im ROV / FNP-Änderungsverfahren mit den vorliegenden Unterlagen (FFH-Verträglichkeitsstudien, Ausnahmeverfahren mit Alternativenprüfung, Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) erfüllt. Den Anforderungen des BVWP wird daher entsprochen. Bei einer Einstufung in den</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen vordringlichen Bedarf stellt sich die Frage nach der Nullvariante nicht mehr.</p> |
| <p>3.3) Falsch-Aussage zum überwiegenden öffentlichen Interesse (Seite 35 des Umweltberichtes): <i>„Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das Logistikzentrum links der Weser, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zur Zeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über Stadtstraßen.“</i></p> <p>Richtig ist: Offensichtlich ist mit dem Gewerbegebiet das GVZ gemeint. Mit der Eröffnung des 2. Bauabschnittes der A281 Ende 2007 erfolgt der Anschluß des GVZ an das Bundesfernstraßennetz. Damit ist der Grundbedarf für die verkehrliche Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz gedeckt.</p> <p>Der geplante Wesertunnel (Anbindung des GVZ Richtung Norden; Ring-schluß zur A27 Richtung Cuxhaven) wird erstaunlicherweise namentlich bei der Zusammenfassung der Ausnahmenbegründung <u>nicht</u> erwähnt (siehe Nr. 6.3.2.1 des Umweltberichtes, Seite 35 und Seite 36). Warum? Den Grund hierfür findet man an anderer Stelle (Seite 1 der FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ DE 2918-371 und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ DE 2817-331; planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007): <i>„Für die geplante A281 - insbesondere für den mauffinanzierten Wesertunnel - hat die B212n eine sehr große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten und für die Mauffianzierung erforderlichen Verkehrsmengen über die B212n als Zulaufstrecke zum Wesertunnel gelangen wird“</i></p> | <p>Die Aussage wurde aus dem Zusammenhang gerissen. Im Umweltbericht werden die Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ausführlich dargestellt.</p> <p>Durch den Neubau der B 212n wird der überregionalen Bedeutung des Logistikzentrums im Bremer Niedervieland Rechnung getragen. Insbesondere der reibungslose Transport der Güter von der Schiene auf die Straße und umgekehrt im Güterverkehrszentrum ist von einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung abhängig. Unter Berücksichtigung des zunehmenden Schwerlastverkehrs ist die Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen über das bestehende Straßennetz nur unzureichend gewährleistet. Zur weiteren Entwicklung des Standortes ist der Bau der B 212n in Verbindung mit der A 281 daher dringend erforderlich. Die B 212n hat für die geplante A 281 – insbesondere den mauffinanzierten Wesertunnel – eine sehr große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten und für die Mauffianzierung erforderlichen Verkehrsmengen über die B 212n als Zulaufstrecke zum Wesertunnel gelangen wird.</p> <p>Entlang der Stromer Landstraße (L 877) liegt der Ortsteil Strom, der überwiegend Wohnbebauung aufweist. Eingestreut sind landwirtschaftliche Betriebe, Ausflugsraststätten und eine Schule. Die ca. 420 Anwohner der Stromer Landstraße sind heute durch den Durchgangsverkehr in/aus Richtung Bremen-Stadt, aber insbesondere durch den Schwer-</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>lastverkehr in/aus Richtung "Logistikzentrum links der Weser" im Nierdervieland und den Neustädter Hafen stark belastet. Die Stromer Landstraße ist als "LKW-Strecke, Hauptverkehrsstraße" Richtung Güterverkehrszentrum bzw. Delmenhorst/B 212 im LKW-Netz für Bremen dargestellt. Eine Verschärfung dieser Belastungssituation tritt im Verlauf der L 875 in Niedersachsen dadurch ein, dass hier streckenweise Nebenanlagen fehlen und die Fahrbahnbreite geringer ist. Die von den Fahrzeugen auf der Stromer Landstraße/L 875 ausgehenden Schall- und Luftschadstoffemissionen gefährden die Gesundheit der Bevölkerung. Insbesondere Kinder (z. B. auf dem Schulweg entlang der Stromer Landstraße) sind durch den Verkehr gefährdet. Die Landwirte klagen über Behinderungen bei der Ein-/Ausfahrt aus ihren Hofstellen bzw. den Wirtschaftsflächen. Für die Zukunft wird ein stetig steigender Güterverkehr für den Bereich "Logistikzentrum links der Weser"/Neustädter Hafen prognostiziert, so dass die Belastungen weiter zunehmen werden."</p> |
| <p>4. Gutachten des Dr. Hartlik 4.1) Gesamtfazit (s. 5. der Stellungnahme) Die Plausibilitätsprüfung ausgewählter Verfahrensunterlagen zur Planung der B 212 neu im Rahmen der Bremer Flächennutzungsplanung identifiziert zahlreiche methodische Mängel. Sowohl die Umweltverträglichkeitsstudie als auch die FFH-Verträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 offenbaren schwere systematische Fehler, die in einen nicht sachgerechten Variantenvergleich münden. Dieser fehlerhafte Variantenvergleich führt dazu, dass Trassenvarianten frühzeitig aus dem weiteren Verfahrensverlauf ausgeschlossen werden. Der Umweltbericht als Bestandteil der Begründung zum Flächennutzungsplan erkennt diese Mängel nicht, obwohl die aktualisierten Untersuchungen im Hinblick auf die Beeinträchtigung der EU-Schutzgebiete die Fehleinschätzungen der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 eindeutig offenbaren. Sowohl die Begründung zur Flächennutzungsplanänderung als auch der Umweltbericht beruhen damit auf einer</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme/Gutachten des Dr.Hartlik</p> <p>Die Entgegnung zu der Stellungnahme der IG Deichhausen zum Umweltbericht und dem Gutachten Dr. Hartlik folgt im wesentlichen der Zusammenfassung (Gesamtfazit) die in der Stellungnahme Dr. Hartlik enthalten ist. Vorab ist auch festzustellen, dass eine ganze Reihe von Kritikpunkten, die den engen räumlichen Bezug und methodische Probleme der Umweltverträglichkeitsstudie und FFH Prüfung des Jahres 2003 betreffen aufgegriffen wurden und im Rahmen der Grobprüfung zum Raumordnungsverfahren in Niedersachsen und zum Bremer Flächennutzungsplanverfahren entsprechend eine erweiterte und methodisch fortentwickelte Darstellung vorgenommen wurde. Ebenso wurde im Jahr 2008 insbesondere die europarechtlichen Probleme sowie die Artenschutzprobleme betreffend eine aktualisierte Studie (Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange, pgg 2008) ins Verfahren eingebracht, die deutlich macht, das trotz der genannten me-</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>Sachverhaltsermittlung mit erheblichen Mängeln, die als entscheidungs- erheblich einzustufen sind.</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>thodischen Mängel die wesentlichen Argumenten und die Ableitungen hierauf noch gültig sind. Daher wird im Umweltbericht, der auch auf- grund der Kritik der IG Deichhausen gründlich überarbeitet wurde nur insoweit Bezug auf die Studien des Jahres 2003 genommen, soweit diese noch gültig sind. Dies vorweggeschickt wird im Einzelnen angemerkt:</p> <p>Zu Methodische Mängel und Fehleinschätzungen/Bemänglung der frühzeitigen Ausscheidung von Varianten (Allgemein)</p> <p>Im Laufe der bisherigen Verfahren zur Flächennutzungsplanände- rung/Raumordnung wurde in jedem Verfahrensschritt eine Entscheidung getroffen, die zur planerischen Abschtichtung im darauf folgenden Ver- fahrensschritt geführt hat:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Auf der Grundlage der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 (Bioconsult 2003) wurden die Varianten 1, 1a (Mühlenhausvarianten) und 6 (Keller- Groth-Trasse) ausgeschlossen. Zwingend im Sinne des § 34 BNatSchG Abs. 3 weiterzuverfolgen war demnach die Variante 3, da für sie die geringsten - wenn auch immer noch erheblichen - Auswirkungen pro- gnostiziert wurden.2. Im Rahmen der Grobprüfung (NLStBV, GB Oldenburg) wurde u.a. unter Bezug auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie von 2003 eine Weiterverfolgung der sog. „Mühlenhausvarianten“ ausgeschlossen.3. Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie von 2003 und des Rechtsgutachtens von Dr. Geiger (2003) wurden im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahmen Dr. Handke/Dr. Tesch (2006b) die Auswirkungen von Trassen durch den Wiedbrok (opt. Vari- ante 3 und Variante 12) unter Berücksichtigung aktueller Kartierergerbe- nisse aus 2004 neu beurteilt und die Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) als die Variante mit den geringsten Auswirkungen (und damit im Sinne des § 34 BNatSchG Abs. 3 weiterzuverfolgende) ermittelt.4. Aufgrund der zur Verfügung stehenden flächendeckenden Kartierung aus 2004 wurde eine Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsstudie aus 2003 (PGG 2007a, 2007b) erforderlich. Diese Überarbeitung beschränk- te sich unter Bezug auf die Grobprüfung und das Ergebnis der FFH- |
|---|---|

| | |
|--|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>Verträglichkeitsstudie von 2003 auf die vergleichende Betrachtung der Trassenvarianten mit dem Übergabepunkt Stromer Landstraße (Varianten 3 und 12). Datengrundlage ist ein aus Kartiererergebnissen der Jahre 1999-2004 synthetisierter Datensatz der Brutreviere im Niedervieland. Dieser Datensatz ist auch Grundlage der aktuellen FFH-Verträglichkeitsstudien für die A 281 BA 3/2 und BA 4 (KifL) gewesen. Zur Behebung dieses Mangels sind die Aussagen der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 unter Berücksichtigung des aktuellen Planungsstandes (keine Verknüpfung mit der Wiedbrokstraße) und aktueller Daten der Natura 2000-Schutzgebiete überprüft worden.</p> |
| <p>Die Umweltverträglichkeitsstudie (BIOCONSULT 2003) weist, wie im vorliegenden Gutachten nachgewiesen werden kann, insbesondere die folgenden erheblichen methodischen Mängel auf:</p> <p>4.2)</p> <p>(1) Die UVS basiert auf einer fehlerhaften Beschreibung des Vorhabens und seiner Varianten. Es wird von einem zweistreifigen Ausbau und geringeren Verkehrsmengen ausgegangen, als es die aktuellen Planungen vorsehen. Die Streckenlängen, die als Maßstab für Zerschneidungseffekte und Flächeninanspruchnahmen herangezogen werden, sind nicht nachvollziehbar. Insbesondere die Streckenlänge der Variante 6 wird durch die Einbeziehung der über 600 m langen Anschlussstücke an das untergeordnete Straßennetz zur längsten Variante der drei südlichen Trassen, obwohl sie die kürzeste Verbindung von der Landesgrenze bis zur geplanten Anschlussstelle an die A 281 darstellt. Die maßgeblichen Zerschneidungseffekte gehen aber von der eigentlichen Bundesstraße aus. Eine Gleichbehandlung von Anschlussstrecken und Bundesstraße entspricht nicht der guten fachlichen Praxis. Diese Sichtweise wird auch in den aktualisierten Untersuchungen zur Beeinträchtigung der EU-Schutzgebiete geteilt. Zudem wird der Anschluss an die Wiedbrokstraße aktuell offensichtlich gar nicht mehr verfolgt, so dass sich die Streckenlänge der Variante 6 drastisch reduziert und damit bei der Mehrzahl der schutzgutbezogenen Variantenvergleiche aufgrund der direktesten Anbindung dominieren dürfte.</p> | <p>Es ist richtig, dass die UVS auf einer Vorhabensbeschreibung aufbaut, die nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entspricht. Dies betrifft sowohl den geplanten Querschnitt als auch die Trassenführungen im Bereich Sandhausen. Unabhängig davon wurde im Rahmen der „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ zusammenfassend festgestellt, dass die Variante 12 als einzige der überprüften Varianten zwingend im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG weiterzuverfolgen ist.</p> |

| | |
|--|---|
| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen |
| <p>4.3) (2) Da inzwischen davon auszugehen ist, dass bei der Weiterverfolgung der Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) anscheinend auf eine Anschlussstelle im Bereich der Ortschaft Strom verzichtet wird, ist auch das Argument der Trassenlänge als zentrales Ausschlussargument für die Variante 6 überfällig. Eine Aktualisierung des Variantenvergleichs sowohl in der UVS als auch in der FFH-Verträglichkeitsstudie aus dem Jahr 2003 würde offensichtlich zu einer veränderten Entscheidungsgrundlage führen.</p> | <p>Zu der Behauptung, bei der Trassenwahl (insbesondere Variante 6) sei nicht sachgerecht abgewogen worden, da die Auswirkungen der seinerzeit noch geplanten Anschlussstelle im Bereich Strom den Ausschlag für das Ausscheiden der Variante 6 gegeben hätte, wird festgestellt, dass unabhängig von diesem Fakt auch durch eine Reihe anderer Sachverhalte (s. z. B. Beeinträchtigungen EU-Schutzgebiet und Ochtumniederung, Hochwasser) und der bei Wegfall der Anschlussstelle tatsächlich verringerten Streckenlänge bzw. Bauwerksgröße (s. Rampe) der Abschluss gerechtfertigt ist. Dies zeigen die o. g. aktuellen Untersuchungen der darauf aufbauenden Abwägung.</p> |
| <p>4.4) (3) Ein grundsätzliches Manko in der Untersuchung der Trassenvarianten stellt die Tatsache dar, dass mit den beiden nördlichen Varianten 1 und 1a, die das Niedervieland durchqueren und damit am frühesten auf das Bremer Gebiet einschwenken, Trassenvarianten einbezogen werden, die im Variantenvergleich keine Chance besitzen. Aufgrund der Streckenlänge und der eingeschränkten Sichtweise der UVS auf das Gebiet Bremens einerseits und der methodischen Vorgehensweise schneiden sie bei der Mehrzahl der Schutzgüter zwangsläufig am schlechtesten ab. Bei einer sinnvollen länderübergreifenden Sichtweise käme es zu anderen Ergebnissen. Auch die Einbeziehung der wesentlichen Varianten (Varianten "w1" und "w2"), die in der länderübergreifenden Grobprüfung noch untersucht wurden, würde sich hier anbieten.</p> | <p>Die wesentliche Variante W1 erfüllt die Ziele der Planung nicht und ist damit eine Linie ohne Aussicht auf Realisierung. Es sind nur solche Alternativen zu prüfen, die ernsthaft in Betracht kommen. Mit der Variante W2 können die Ziele der Planung zwar nur suboptimal erreicht werden, sie ist aber dennoch zu betrachten. Im Rahmen der „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (p. 2008) sind aber derart gravierende Auswirkungen festgestellt worden, dass sie zu verwerfen ist. Die Nichtbetrachtung im Rahmen der UVS von 2003 ist somit schadlos.</p> |
| <p>4.5) (4) Die UVS entspricht im Hinblick auf Kartographie und Bestandsdarstellung nicht den Vorgaben der UVS-Musterkarten und damit nicht der guten fachlichen Praxis. Mit Ausnahme der Schallemissionen liegen keine Auswirkungskarten vor, in der die Trassenvarianten mit schutzgutspezifischen Wirkzonen die entsprechenden Bestandsdaten überlagern. Für den westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich Niedersachsens, der immer wieder in die Auswirkungsbetrachtung ein-</p> | <p>Es ist nicht erkennbar, dass die Wahl des lt. Musterkarten vorgesehenen Maßstabs von 1:10.000 gegenüber dem aus praktischen Gründen (Darstellung auf DIN A3) gewählten Maßstab von 1:15.000 zu einem Erkenntnisgewinn führen würde. Bestandsdarstellungen für den angrenzenden niedersächsischen Teil erfolgen nicht, da der Untersuchungsraum auf Bremen beschränkt ist. Der Variantenvergleich wird allein unter Bezugnahme auf die Daten auf</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen bezogen wird, liegen keine Bestandsdaten vor. Eine Überprüfung der Auswirkungen in diesem Bereich ist daher für Betroffene und Träger öffentlicher Belange nicht möglich.</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen Bremer Gebiet vorgenommen. Aussagen zu niedersächsischen Sachverhalten werden ergänzend hinzugezogen, sind aber nicht entscheidungsrelevant.</p> |
| <p>4.6) (5) Bei der Auswirkungsbetrachtung zum Schutzgut Mensch mangelt es an konkreten Angaben, so dass die Betroffenen die eigene Betroffenheit aufgrund der unzureichenden textlichen Erläuterungen und der kartographisch mangelhaften Umsetzung nicht erkennen können. Der Variantenvergleich, bei dem die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen aggregiert werden, ist nicht nachvollziehbar.</p> | <p>Die Auswirkungen (bau-, anlage- und betriebsbedingt) auf das Schutzgut Mensch werden in Kapitel 8.1 der UVS dargestellt. In Kapitel 9.1 werden die ermittelten Auswirkungen in einem Variantenvergleich zusammenggeführt und die für das Schutzgut Mensch günstigste Variante hergeleitet.</p> |
| <p>4.7) (6) Der Variantenvergleich zu den Beeinträchtigungen beim Schutzgut Pflanzen und Tiere blendet bei der zusammenfassenden Beurteilung wichtige Teilaspekte aus und beschränkt sich lediglich auf die Auswirkungen auf Biotoptypen und die Avifauna. Dies führt zu einer nicht sachgerechten Bevorzugung der Varianten 3 und 12. Zudem werden bei den Auswirkungen auf Biotoptypen und Avifauna Begründungen für eine Herabstufung der Variante 6 herangezogen, die sich im Widerspruch mit neuen, aktualisierten Untersuchungen befinden. Dort wird eine möglichst nördliche Streckenführung empfohlen, so dass das Restgebiet des Wiedbrok noch groß genug ist, um Funktionen als Vogellebensraum wahrnehmen zu können. Darüber hinaus werden für Variante 6 erhebliche Auswirkungen im außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden niedersächsischen Bereich festgestellt, die aber aufgrund fehlender Bestandsdarstellungen nicht überprüfbar sind. Zudem werden entsprechende Auswirkungen im niedersächsischen Bereich durch die Varianten 3 und 12 nicht berücksichtigt. Ein Vergleich mit den Ergebnissen der "Grobprüfung" zeigt, dass im Verlauf dieser Trassenvarianten ebenfalls sehr hochwertige Biotoptypen und sogar Quartierstandorte und Leitlinien von Fledermäusen mit hoher oder sehr hoher Bedeutung liegen. Die Schlussfolgerung der UVS, Variante 3 sei aus Sicht des Schutzgutes Pflanzen und Tiere die günstigste, ist demzufolge fachlich nicht be-</p> | <p>Der Einwand ist falsch. Es werden die Auswirkungen auf Biotoptypen, Avifauna, Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und die Vegetation der Gräben betrachtet und zusammengeführt. Für die Aggregation der Teilaspekte wird eine begründete Gewichtung vorgenommen. Die Stellungnahme ignoriert zudem, dass bei den aktuellen Untersuchungen lediglich die Varianten 3 und 12 vergleichend betrachtet wurden. Hier getroffene Aussagen können nicht ohne eingehende Betrachtung auf andere, nicht betrachtete Varianten (Variante 6) übertragen werden. Dazu wird auf die Überprüfung der Variantenauswahl (p99 2008) verwiesen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 6 gegenüber den Varianten 3 und 12 als nachteilig in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-VS Niedervieland zu bewerten und daher im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG die Variante 12 (mit den geringsten Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele) zu wählen ist. Es wurde weiterhin festgestellt, dass durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zum Teil vermieden werden kann. Darüber hinaus könnten Verbotstatbestände in Bezug auf die fachliche Ausgestaltung grundsätzlich durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) für alle entscheidungsrelevanten Artengruppen (Brutvögel, Rastvögel, Fledermäuse) verhindert werden (s. dazu § 42</p> |

| | |
|--|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>Abs. 5 BNatSchG). Da jedoch die Verfügbarkeit aufwertbarer Flächen im räumlichen Zusammenhang und im erforderlichen Umfang nicht abschließend beurteilt werden kann, ist ein Eintreten von Verbotstatbeständen (Wiesenvögel, Röhrichtbrüter, Rastvögel) bei allen Varianten möglich. Dieses gilt in besonderem Maße für die W2-Varianten. Der Flächenbedarf für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ist für die Variante 6 aufgrund der Beeinträchtigungen von Rastvögeln in der weitgehend nicht vorbelasteten Ochtumniederung höher als bei den Varianten 3 und 12.</p> <p>Für den Fall, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) nicht verhindert werden, ist eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zu begründen. Entsprechend § 43 Abs. 8 Satz 5 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 BNatSchG im Einzelfall gemäß § 34 BNatSchG Abs. 3 aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art eine Ausnahme zugelassen werden. Die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG wurden im Rahmen des Ausnahmeverfahrens der FFH-Verträglichkeitsprüfung zur 64. FNP-Änderung zur B 212h Teilstück Bremen dargelegt.</p> |
| <p>4.8)</p> <p>(7) Beim Schutzgut Boden wird Variante 3 ebenfalls als günstigste beurteilt. Die Begründung verläuft analog zum Schutzgut Pflanzen und Tiere. Lediglich bei Variante 6 werden die zusätzlichen Auswirkungen im niedersächsischen Bereich als (ebenfalls nicht nachprüfbares) Argument herangezogen, während dies bei Varianten 3 und 12 nicht geschieht. Bei den Varianten 1 und 1a ist dies nicht notwendig, da sie aufgrund der größeren Streckenlänge auf Bremer Gebiet ohnehin schlecht abschneiden.</p> | <p>Auswirkungen auf niedersächsischem Gebiet werden für die Varianten 6 und 12 in die Beurteilung einbezogen. Es wird dargelegt, warum in Bezug auf das Schutzgut Boden die Variante 3 besser abschneidet als 6 und 12.</p> |
| <p>4.9)</p> <p>(8) Auch das Schutzgut Wasser enthält den systematischen Fehler der</p> | <p>Aufgrund der Querung einer Vielzahl von Oberflächengewässern im</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>teilweisen Berücksichtigung von Auswirkungen außerhalb des Untersuchungsraumes bezogen auf eine Variante. Mit der gleichen Konsequenz wie bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere sowie Boden wird Variante 3 fälschlicherweise auf Rang 1 eingestuft. Die Begründung für die Gunst der Variante 3, die Auswirkungen auf die Teilaspekte Grundwasser und Oberflächengewässer zusammenfassend betrachtet, ist völlig abwegig und muss als willkürlich bezeichnet werden.</p> <p>4.10)</p> <p>(9) Beim Schutzgut Luft/Klima sind vergleichbare Mängel wie die bereits oben beschriebenen zu verzeichnen. Da auch hier die Trassenlängen und die damit verbundenen Flächeninanspruchnahmen entscheidende Größe der Auswirkungsbetrachtung ist, gestalten sich die Ergebnisse folglich in gleicher Art und Weise. In der Begründung der Vorzugsvarianten, auch hier konsequenterweise Variante 3, wird wieder das Argument der angeblich erheblichen Auswirkungen auf die angrenzenden niedersächsischen Bereiche herangezogen, ohne dass dies in irgendeiner Form nachprüfbar wäre.</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>dichten Grabensystem des Niedervielands sind die Varianten 1 und 1a eindeutig als nachteilig gegenüber den anderen Varianten zu bewerten. Wie beim Schutzgut Boden werden für die Varianten 3, 12 und 6 die angrenzenden niedersächsischen Bereiche mitbetrachtet und die Variante 3 in der fachlich begründeten Zusammenführung der Teilaspekte Grundwasser und Oberflächengewässer als günstigste ermittelt.</p> |
| <p>4.11)</p> <p>(10) Die Untersuchung der Beeinträchtigungen zum Schutzgut Land-schaft wird ebenfalls von den bekanntesten Flächenbilanzierungen beherrscht. Im Gegensatz zu anderen Untersuchungen werden auch hier keine Differenzierung bezüglich der Qualitäten des Landschaftsbildes vorgenommen. Da Variante 12 bei den Flächenbilanzen günstiger abschneidet als Variante 3, wird als Hilfsargument die für die Variante 12 notwendige neue Ochtumquerung angeführt, so dass Variante 3 auch hier als günstigste aus dem Variantenvergleich hervorgeht.</p> | <p>Das Schutzgut Klima/Luft ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Maßgeblich ist der Verlust von Kaltluftentstehungsflächen. Diese befinden sich auch in der angrenzenden Ochtumniederung, so dass für die Variante 3 die geringsten Beeinträchtigungen prognostiziert werden.</p> |
| <p>4.12)</p> <p>(11) Die UVS ist insgesamt geprägt von einseitigen Ermittlungsmethoden, deren Validität zweifelhaft ist, und undifferenzierten Bestandsdarstellungen, die nicht der guten fachlichen Praxis entsprechen. Bei der schutzgutbezogenen Auswirkungsbetrachtung werden immer wieder die gleichen Flächenbilanzierungen herangezogen, gleichgültig welche dif-</p> | <p>Zzgl. zur Flächeninanspruchnahme wird außerdem die Inanspruchnahme von für die Erholung wichtigen Bereichen (LSG) als Kriterium herangezogen. Allein diesbezüglich schneiden die Varianten 1, 1a und 6 deutlich schlechter ab als die Varianten 3 und 12, da sie nahezu vollständig oder zumindest in weiten Teilen innerhalb des LSG verlaufen.</p> <p>Neben Flächenbilanzierungen durch die Inanspruchnahme des Vorhabens werden die schutzgutspezifischen Betroffenheiten und Auswirkungen ermittelt. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der aus dem Raum verfügbaren Erkenntnisse. Die jeweilige Vorzugsvariante wird begründet hergeleitet und ihre Vorteile gegenüber den anderen geprüften Varianten</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>ferenzierten Schutzgutzustand betroffen sind. Die auf diesen ermittelten Beeinträchtigungen der Schutzgüter aufsetzenden Begründungen zur Ableitung einer Vorzugsvariante, können in der Mehrzahl der Fälle als nicht objektiv bezeichnet werden. Die Argumentationen sind in hohem Maße anwenderabhängig, für die daraus abgeleiteten Schutzgutbezogenen Vorzugsvarianten gilt das gleiche. Selbst wenn die in vielen Fällen mangelhafte methodische Vorgehensweise akzeptiert wird, resultieren - eine in sich konsistente und plausible Argumentation vorausgesetzt - zwangsläufig abweichende Ergebnisse. Dieser Nachweis konnte bei nahezu allen Schutzgütern erbracht werden. Die UVS stellt damit insgesamt keine hinreichende Entscheidungsgrundlage dar und ist dringend überarbeitungsbedürftig.</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>ten nachvollziehbar dargelegt.</p> <p>Es ist richtig, dass die UVS auf einer Vorhabensbeschreibung aufbaut, die nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entspricht. Dies betrifft sowohl den geplanten Querschnitt als auch die Trassenführungen im Bereich Sandhausen. Unabhängig davon wurde im Rahmen der „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ zusammenfassend festgestellt, dass die Variante 12 als einzige der überprüften Varianten im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG weiterzuverfolgen ist.</p> |
| <p>4.13)</p> <p>Die FFH-Verträglichkeitsstudie (Bioconsult 2003) besitzt zentrale Bedeutung für das Verfahren, da im folgenden nur noch die Varianten weiter untersucht werden, die nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der betroffenen Natura 2000-Schutzgebiete führen. Die zentralen Ergebnisse der Überprüfung der Studie und die dabei festgestellten Mängel lassen sich wie folgt zusammenfassen:</p> | <p>Der Einwand ist falsch: Alle Varianten verursachen erhebliche Beeinträchtigungen. Lt. FFH-VS 2003 verursacht die Variante 3 aber die geringsten erheblichen Beeinträchtigungen.</p> <p>Es wird auf die Ausführungen der „Überprüfung von Varianten hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (pgg 2008) verwiesen.</p> |
| <p>4.14)</p> <p>(1) Die FFH-VS basiert - ebenso wie die UVS - auf einer überholten Vorhabensplanung. Sie geht von einem zweistreifigen (RQ 14) und nicht vierstreifigen Ausbau der B 212 neu aus und von einer niedrigeren Verkehrsbelastung als die aktuell prognostizierte.</p> | <p>Der Einwand ist falsch. Der genaue Ausbaustandard ist nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung, da die detaillierte Ermittlung und Festlegung der einzelnen Rahmenbedingungen erst im nachfolgenden Genehmigungsverfahren möglich ist.</p> <p>Als Annahme für die Abschätzung der Umweltauswirkungen im Rahmen von verschiedenen Fachgutachten wurde aufgrund der seinerzeit vorliegenden Prognosen zur Verkehrsentwicklung davon ausgegangen, dass ein 2-streifiger Ausbaustandard (RQ 20) hinreichend ist. Neuere Verkehrsprognosen zeigen, dass dies im Maximalszenario für die Verkehre (Weserquerung ohne Maut, keine verkehrslenkenden Maßnahmen auf den Zulaufstrecken) nicht hinreicht. In der Abwägung wird dies berücksichtigt. Eine grundsätzliche Neubearbeitung verschiedener, schon öf-</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>fentlich ausgelegter, Gutachten erscheint jedoch nicht erforderlich, da die grundsätzlichen Probleme der Umweitinanspruchnahme bei verschiedenen Trassenvarianten hiervon nur nachrangig betroffen sind und zudem den gesetzlichen Anforderungen zur Eingriffsminimierung entsprechend im weiteren Planungsforgang nach Wegen gesucht werden muss, den Ausbaustandard entsprechend gering zu halten.</p> <p>So kann davon ausgegangen werden, dass sowohl durch verkehrslenkende Maßnahmen als auch über eine nach wie vor angestrebte Mauterhebung die Maximalszenarien für den Verkehr nur eine mögliche Variante darstellen, die gleichwohl in der Abwägung zu berücksichtigen sind.</p> <p>Es wird auf die Ausführungen der „Überprüfung von Varianten hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (pgg 2008) verwiesen.</p> |
| <p>4.15) (2) Ein wesentliches Argument, wieso neben den Varianten 1 und 1a auch durch Variante 6 erhebliche Beeinträchtigungen hinsichtlich der Erhaltungsziele zu erwarten sind, liegt in der Beeinträchtigung von Rastvogelgebieten. Ähnlich wie bei der UVS wird auch hier unzulässigerweise als Argumentation auf Beeinträchtigungen außerhalb des eigenen Untersuchungsraumes und des Vogelschutzgebietes zurückgegriffen. Die entsprechenden Auswirkungen der Trassenvarianten 3 und 12 außerhalb des eigentlichen Untersuchungsraumes werden dagegen nicht erfasst.</p> | <p>Der Einwand ist falsch. Es wurden auch die entsprechenden Auswirkungen der Trassenvarianten 3 und 12 auf Rastvögel betrachtet (s. Begründung und Umweltbericht).</p> <p>Es wird auf die Ausführungen der „Überprüfung von Varianten hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (pgg 2008) verwiesen.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>4.16)</p> <p>(3) Die Einstufung der Störung von Rastvogelgebieten durch Variante 6 im westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich als erhebliche Beeinträchtigung ist jedoch aufgrund aktueller Untersuchungen nachweislich falsch. Einerseits sind aufgrund aktualisierter Untersuchungen 2004 nur gering bedeutsame Rastbereiche betroffen. Andererseits ist die Betroffenheit der entsprechenden Gebiete durch die Varianten 3 und 12 aufgrund größerer Durchschneidungslängen wesentlich höher.</p> | <p>Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen</p> <p>Es wird auf die Ausführungen der „Überprüfung von Varianten hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (pgg 2008) verwiesen.</p> |
| <p>4.17)</p> <p>(4) Schließlich kommen aktuellere Gutachten, die die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes und speziell des Bereichs Wiedbrok untersuchen, beide zu dem Ergebnis, dass eine Querung des Wiedbrok möglichst weit im Norden anzustreben ist, da dann die Restflächen des Wiedbrok südlich der Trasse noch Funktionen für Rast- und Brutvögel wahrnehmen können. Dieser nördlichen Querung kommt die - in der FFH-VS 2003 fälschlicherweise aussortierte - Trasse 6 am nächsten und drängt sich damit als Natura 2000-verträglichste Trassenvariante geradezu auf. Inwieweit hier die ebenfalls frühzeitig ausgeschiedenen wesernahen Trassenvarianten aus der "Grobprüfung" zu beurteilen wären, ist hier schwer einzuschätzen. Da sie nur die Randbereiche der Schutzgebiete betroffen hätten, wären sie aus Natura 2000-Sicht höchstwahrscheinlich realistische Alternativen.</p> | <p>Die aktuelle Verträglichkeitsstudie (pgg 2007) und die Voreinschätzung ökologischer Auswirkungen (Handke & Tesch 2006) stützt sich auf den Variantenvergleich von 2003 und die damalige Vorgabe, dass aus Gründen des Natura 2000-Gebietsschutzes im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG der Übergabepunkt Stromer Landstraße zu wählen ist. Damit wurden seinerzeit die Varianten 1, 1a und 6 ausgeschieden. Dieser Sachverhalt wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Datenlage überprüft. Es wird auf die Ausführungen der „Überprüfung von Varianten hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (pgg 2008) verwiesen. Demnach drängt sich die Variante 6 keineswegs als Natura 2000-verträglichste Variante auf. Die wesernahen Trassenvarianten haben im Vergleich aller Varianten die schwerwiegendsten Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes. Die Variante 12 hat die geringsten Auswirkungen und ist demnach im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG weiterzuvorführen.</p> |
| <p>4.18)</p> <p>(5) Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass in der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung und dem darin enthaltenen Umweltbericht diese Erkenntnisse nicht ausreichend gewürdigt werden. Mit der Nichtberücksichtigung der Trassenvariante 6, einer die Erhal-</p> | <p>Im Rahmen der „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich Natura 2000-Gebietsschutz und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ wurde zusammenfassend festgestellt, dass die Variante 12 als einzige der überprüften Varianten im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG weiter-</p> |

| | |
|--|---|
| Aus der Stellungnahme der IG Deichhausen tungs- ziele offensichtlich weniger beeinträchtigenden Alternative, liegt hier ein schwerwiegender Mangel vor, der spätestens im Ausnahmeverfahren wieder zum Problem wird und große Rechtsunsicherheiten birgt. | Entgegnungen zur Stellungnahme der IG Deichhausen zuverfolgen ist. |
|--|---|

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

8.4 Das Niersächsische Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz hat mit Schreiben vom 25.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

für die Beteiligung im Rahmen der Behördenbeteiligung zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes bedanke ich mich.

Es werden keine Bedenken gegen dieses Bauleitplanverfahren vorgebracht.

Gleichwohl weise ich darauf hin, dass diese Stellungnahme noch vorläufigen Charakter haben muss, da eine abschließende Aussage zur Festlegung des Übergabepunktes der B 212n an der gemeinsamen Landesgrenze aus niedersächsischer Sicht erst frühestens nach dem Erörterungstermin gemäß § 15 Abs. 2 des Nds. Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) erfolgen kann.

Ich bitte daher, mit der abschließenden Beschlussfassung der 64. Änderung des Flächennutzungsplans einen entsprechenden Stand des Raumordnungsverfahrens abzuwarten.

Weiterhin gebe ich zur Begründung und zum Umweltbericht dieses Bauleitplans folgende redaktionelle Anregungen und Hinweise:

- Begründung, S. 9: Abb. 4 ist zu aktualisieren, der noch enthaltene nordwestliche Trassenast auf niedersächsischer Seite kann entfallen.
- Begründung, S. 10: Der letzte Satz im 1.Absatz sollte gestrichen oder näher begründet werden, inwiefern eine ortsnähere Trassenführung tatsächlich ortsunverträglich wäre.
- Umweltbericht, S. 26, Kap. 5.1.2 „Luftschadstoffe“: Möglich erscheint ein Verweis auf die schadstofftechnische Untersuchung in Niedersachsen, welche zum Ergebnis hat, dass die Grenzwerte in der Jahresmittel-Gesamtbelastung nicht erreicht werden. Soweit eine Berücksichtigung dieser Möglichkeit nachgekommen werden sollte, wird allerdings um vorherige Abstimmung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, gebeten.

Für weitere Rückfragen steht der Unterzeichnende gerne zur Verfügung.

“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen, veränderte Anforderungen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht. Die Begründung wurde in Teilen angepasst.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

8.5 Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat mit Schreiben vom 27.09.2007 Folgendes mitgeteilt:

im Rahmen der Behördenbeteiligung zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen werden seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr keine Bedenken vorgebracht.

Ich gehe davon aus, dass die Beschlussfassung der 64. Flächennutzungsplanänderung zeitlich und inhaltlich mit dem niedersächsischen Raumordnungsverfahren abgestimmt wird, soweit es sich um das grenzüberschreitende Straßenbauvorhaben B 212n handelt.

Nach Durchsicht der Unterlagen möchte ich Ihnen noch folgende redaktionelle Anregungen und Hinweise geben:

Teil 1: Begründung zur 64. F-Planänderung

Ziffer A) Vorbemerkung, Absatz 3 & 4:

Hier wird nicht hinreichend deutlich, dass die aktuelle Trassenänderung für die B212n länderspezifisch durchaus unterschiedliche Gründe hat:

- In Niedersachsen betrifft dies insbesondere die Neubewertung von Natur und Landschaft, die stärkere Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Strukturen und die sehr hohe Verkehrsbelastung im südlichen Trassenabschnitt.
- Auf Bremer Seite besteht hingegen wegen der dort gelegenen EU-Schutzgebiete die Notwendigkeit zur Neukonzeption des Linienvlaufes der B212n einschließlich der Festlegung auf den gemeinsamen Übergabebereich, die Ausweisung von Boden-, Natur- und Landschaftsschutzbereichen sowie des Verzichts auf ein Sandabbauvorhaben.
- Aus obigen Gründen sollte am Ende von Seite 4 (Ziffer C) Nr. 3, Absatz 1) folgender Halbsatz eingefügt werden: („...Netzschluss mit dem niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen“) und die NATURA 2000-Thematik EU-rechtskonform aufzubereiten.

Auf Seite 6, Tabelle 2 ist der DTV-Wert „115.000“ durch „11.500“ zu ersetzen.

Auf Seite 9, Tabelle 3 müsste gemäß Grobprüfung in der Zeile „Hochwasserschutz / Landwirtschaft“, Spalte „Übergabepunkt Mühlenhaus“ die mittlere durch geringe Betriebsbetreffenheit und in Spalte „Übergabepunkt Stromer Landstraße“ die geringe durch mittlere Betriebsbetreffenheit ersetzt werden.

Auf Seite 9, Abb.4 sollte der nordwestliche Verlauf der niedersächsischen B212n nicht mehr dargestellt werden, weil er für die bremische Beurteilung ohne Bedeutung ist und in Niedersachsen bereits im Zuge des ROV 1996 verworfen wurde. Das betrifft auch den Umweltbericht, Abb.5 auf Seite 19.

Umweltbericht zur 64. F-Planänderung

Zu Seite 26, Kap. 5.1.2: Die NLStBV hat eine Abschätzung der Luftschadstoffe auf Grundlage der Verkehrsprognosezahlen erstellen lassen („Luftschadstofftechnische Untersuchung für den Neubau der B212“ Büro für Lärmschutz A. Jacobs, Dezember 2006). Im Ergebnis werden die Grenzwerte in der Jahresmittel-Gesamtbelastung nicht annähernd erreicht:

| Schadstoff | Anteil des Grenzwertes |
|------------------|------------------------|
| CO | 13% |
| NO ₂ | 57% |
| Pb | 7% |
| SO ₂ | 17% |
| Benzol | 24% |
| PM ₁₀ | 48% |

Prognose B 212n (2015) mit 25.400 Kfz/Tag im Bereich Deichhausen-Strom, 10m neben der Straße:

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen und die Begründung zum Teil angepasst. Veränderte Anforderungen an die Planung ergeben sich hierdurch nicht.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

- 8.6 Der Ochtumverband (Wasser- und Bodenverband) hat mit Schreiben vom 25.08.2007 Folgendes mitgeteilt:

”

dem Ochtumverband sind vom Niedersächsischen Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz – Regierungsvertretung Oldenburg – mit Schreiben vom 03.08.2007 die Planungsunterlagen für das Raumordnungsverfahren „B 212 neu“ mit der Bitte um Stellungnahme übersandt worden. Diese Stellungnahme habe ich mit der Bitte um Kenntnisnahme und Beachtung anliegend beigelegt.

Zu den von Ihnen übersandten Planunterlagen zur 64. Änderung des Flächennutzungsplans bestehen seitens des Ochtumverbandes keine weiteren Anregungen oder Ergänzungen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

“

Das Bezugsschreiben vom 24.08.2007 hat folgenden Wortlaut

”

vorweg weisen wir darauf hin, dass es sich bei der folgenden Stellungnahme um eine gemeinsame Stellungnahme des Ochtumverbandes und des Bedeichungsverbandes Untere Ochtum, der ebenfalls im Hause der Geschäftsstelle des Ochtumverbandes ansässig ist, handelt.

Unter Ziffer 3.3.7 (Wasserwirtschaft / Hochwasserschutz) ist u.a. angeführt, dass für die Unterhaltung der Ochtum das Land Niedersachsen zuständig ist. Wir weisen darauf hin, dass die Ochtum (Gewässer II. Ordnung Nr. 1.0) sich von der Einmündung der Varreler Bäke bis zum Altarm Ochtum im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht des Ochtumverbandes befindet. Lediglich der Abschnitt vom Altarm Ochtum bis zur Mündung in die Weser befindet sich in der Unterhaltungspflicht des Landes Niedersachsen. Der in Fließrichtung links unmittelbar angrenzende Sommerdeich entlang der Ochtum (Einmündung Varreler Bäke bis Gemarkungsgrenze Hasbergen), befindet sich in der Unterhaltungspflicht des Bedeichungsverbandes Untere Ochtum. Der in Fließrichtung rechts befindliche Sommerdeich ist nach hiesigem Kenntnisstand von den Anliegern/Eigentümern zu unterhalten.

Wie in den übersandten Unterlagen dargestellt, verlaufen die zur Diskussion stehenden Trassenalternativen im Übergabebereich zum Land Bremen im gesetzlich festgelegten

Überschwemmungsgebiet der unteren Ochtum. Gemäß § 3 der Verordnung über das Überschwemmungsgebiet (veröffentlicht im Amtsblatt des Reg.-Bez. Weser – Ems Nr. 22 vom 30.06.1978) ist das Überschwemmungsgebiet für den schadlosen Abfluss des Hochwassers von Bebauung etc. grundsätzlich freizuhalten.

Gemäß den übersandten Planunterlagen soll im Bereich der Polder die Straße auf aufzuschüttenden Dämmen verlaufen. Insofern müssen für Flächen, die im Rahmen des Straßenbaues dem Hochwasserschutz entzogen werden, aus hiesiger Sicht entsprechende Retentionsräume an anderer geeigneter Stelle geschaffen werden. Entsprechende Vorschläge sind vom Maßnahmenträger verbindlich vorzulegen. Auch sollte geprüft werden, inwieweit das Aufständern der Trasse im Bereich der Überschwemmungspolder möglich ist. Dies wäre aus Sicht des Hochwasserschutzes die beste Lösung.

Ferner muss sichergestellt werden, dass die betroffenen Polder Nr. IV (Nordhauser Dobben) und Nr. V (Nordwisch) im Hochwasserfall komplett gefüllt und bei ablaufend Wasser auch wieder zügig entleert werden können. Hierfür ist zu prüfen, inwieweit ggfs. Flutdurchlässe an geeigneten Stellen vorzusehen sind. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Hochwasserneutralität der Straßenbaumaßnahme nachzuweisen ist.

Die weiteren Belange des Ochtumverbandes bzw. des Bedeichungsverbandes sind unabhängig von der zum Tragen kommenden Variante (AEP - Trasse / ROV – Trasse) in etwa gleich groß. In beiden Fällen müssen die Verbandsgewässer Lynsbrake (Gewässer II. Ordnung Nr. 1.5) und Ochtum mit Sommerdeich gekreuzt werden. Je nach Ausführung der Kreuzungsbauwerke (Brücken) wird die Unterhaltung der Gewässer und des Sommerdeiches erschwert (z.B. durch notwendiges Umsetzen der Unterhaltungsgeräte (z.B. Kettenbagger) von einer Straßenseite zur anderen). Die daraus resultierenden Mehrunterhaltungskosten sind vom Maßnahmenträger den Verbänden zu ersetzen (vergl. auch §§ 101 Abs. 3 und 113 Abs. 1 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG)). Details hierzu wären im weiteren Verfahren zu klären.

Das für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen vorhandene Be- und Entwässerungssystem wird von beiden möglichen Trassen im Polderbereich in etwa gleich gestört. Wir weisen darauf hin, dass im Zuge der weitergehenden Planungen ein entsprechendes Konzept zur Aufrechterhaltung der Be- und Entwässerung vom Maßnahmenträger aufzustellen und mit den Bewirtschaftern/Eigentümern abzustimmen ist.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass auf der Ochtum gemäß § 73 Abs. 5 letzter Satz NWG die Schifffahrt als zugelassen gilt. Größere Sportboote fahren nach hiesigem Kenntnisstand derzeit bis zum Anleger „Brücke Stromer Landstraße“. Insofern wären mit den Sportbootvereinen Vereinbarungen hinsichtlich der Durchfahrtshöhe und Durchfahrtsbreite an der geplanten Ochtumbrücke nördlich der Stromer Landstraße zu treffen.

Abschließend weisen wir nochmals darauf hin, dass aus hiesiger Sicht beide im Überschwemmungsgebiet vorgeschlagenen Trassen die Belange des Ochtumverbandes und

des Bedeichungsverbandes in etwa gleich stark betreffen. Aus Sicht des Hochwasserschutzes wäre das Aufständern der Trasse/Straße wünschenswert.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Stellungnahme bezieht sich inhaltlich vor allem auf das Raumordnungsverfahren (ROV) in Niedersachsen, da der Bremer Teilabschnitt an der Landesgrenze, d. h. in der Mitte der Ochtum endet.

Im Rahmen des ROV wurde folgende Stellungnahme abgegeben, die von Bremen vollumfänglich geteilt wird:

„Die angeführten Bedenken und Anregungen betreffen vielfach Themen, die erst auf Entwurfsebene geplant und im anschließenden Planfeststellungsverfahren geregelt werden (Unterhaltung, Bauwerksgestaltung, Deichhöhen, Festlegung der Einstauhöhen, Anpassung der Verordnungen, Kompensation für das verringerte Einstauvolumen etc.).

Gleichwohl wird deutlich, dass in dem gesetzlichen Überschwemmungsgebiet 'Untere Ochtum' grundsätzlich keine abflussbehindernde und / oder retentionsraumverringende Bebauung erfolgen darf. Bei verschiedenen Besprechungen mit den für die Ochtum zuständigen Institutionen (am 05.09.2006 und 19.12.2006 bei GPV) wurde bereits festgestellt, dass durch ein Dammschüttbauwerk quer zur Ochtum keine erheblichen Beeinträchtigungen des Abflusses zur Entleerung der Polder entstehen werden.

Die Hochwasserschutzfunktion bezieht sich insbesondere auf die Wasserrückhaltung der hinterliegenden Bereiche, sodass im Bedarfsfall der Wasserabfluss in die Weser gesteuert werden kann. Dafür ist neben einem ausreichenden Einstauvolumen auch die Möglichkeit eines zügigen Entleerens der einzelnen Polder erforderlich. Flutdurchlässe und die bautechnische Ausführung des Straßenbauwerks sind dementsprechend zu dimensionieren.

Die Gradienten der B212n liegt im Bereich des Polders auf mindestens 4,75m NN (=planfestgestellter Schließwasserstand des Ochtumsperrwerks) und die Bundesstraße ist in diesem Bereich noch als 4-streifige Straße vorgesehen (RQ 20). Somit ergibt sich aufgrund der Gradientenlage von 3,5 m üGOK eine überbaute Breite von etwa 55 m einschl. Nebenanlagen (Dammfuß). Das bedeutet, dass eine Trassenführung quer zur Ochtum (Länge ca. 0,7 km) zu einer Überbauung von etwa 3,9 ha führt; eine ochtumparallele Linie (z. B. Keller-Groth mit 1,6 km Länge) beansprucht hingegen ca. 9,1 ha. Grundsätzlich ist eine räumlich-funktionelle Wiederherstellung des Retentionsvolumens (z. B. durch Ausdeichnung) sicherzustellen.

Der Alternativvorschlag einer Trassenaufständigung im Polderbereich wäre aus Sicht des Hochwasserschutzes zwar die Optimallösung, wird aus wirtschaftlichen Gründen hingegen nicht favorisiert, weil im Vergleich zum Dammbauwerk mit 5-6x höheren Baukosten aufwand zu rechnen ist.

Die Ochtum ist zwar für die Schifffahrt zugelassen, stellt hingegen keine Bundeswasserstraße dar. Der Vorschlag, die lichte Durchfahrtshöhe der neue Ochtumbrücke auch für größere Sportboote so auszugestalten, dass der Anleger „Brücke Stomer Landstraße“ erreichbar bleibt, kann nicht uneingeschränkt zugestanden werden. Vielmehr wird sich die Gradienten der B212n durch den Ochtumpolder an den vergleichsweise niedrigen Bremer Deichen orientieren (Landschaftsbild, Überbauung, Kosten). In Abhängigkeit vom Wasserstand (0,7m bis 2,0m) ergibt sich eine lichte Durchfahrtshöhe von 2,8 bis 4,0m.“

Ungeachtet dessen, dass im Flächennutzungsplanverfahren die Trasse nicht abschließend festgelegt wird, wird bei der Beurteilung der Belastungen das Maximalszenario (Szenario ohne Maut der A 281) angenommen, das für diesen Fall den 4-streifigen Ausbau vorsieht. Im weiteren Verfahren ist jedoch nach Eingriffsminimierungen zu suchen (z. B. 2-streifiger Ausbau und ggf. Aufständigung).

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

9. Ergebnis der öffentlichen Auslegung / Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Anlässlich der öffentlichen Auslegung sind Stellungnahmen eingegangen. Diese Stellungnahmen sowie die dazu abgegebenen Stellungnahmen der Deputation für Bau und Verkehr sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Bau und Verkehr aufgeführt.

10. Änderung der Begründung

Nach der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im August 2008 eine ergänzende „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) zur Überprüfung der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst zur verkehrlichen Entlastung bebauter Bereiche“ in Auftrag gegeben. Gleichzeitig wurden die von einer Bürgerinitiative auch im Rahmen von Petitionen geforderte Verkehrsoptimierte Nordvariante (VoN) in die Modelle implementiert und detailliertere Untersuchungen der Verkehrsströme sowie von verschiedenen Entlastungsmaßnahmen auf Niedersächsischem Gebiet vorgenommen.

Die Begründung ist daher um Aussagen zu der vorgenannten VWU und VoN ergänzt worden. Zudem ist die Begründung mit Umweltbericht aufgrund von Hinweisen im Rahmen der Trägeranhörung und Beteiligung der Umlandgemeinden ist aus Gründen der Präzisierung/Klarstellung überarbeitet worden. Die beigelegte Begründung (Bearbeitungsstand: 12.06.2007 – geänderte Fassung) enthält die Änderungen.

11. Zusammenfassende Erklärung

Diesem Bericht ist eine zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Abs. 5 BauGB beigelegt.

B) Stellungnahme des Beirates

Den Ortsämtern Strom und Seehausen wurde die Deputationsvorlage gemäß Ziffer 2.4 der Richtlinie über die Zusammenarbeit der Beiräte und Ortsämter mit dem Senator für Bau und Umwelt in Bauangelegenheiten vom 1. Mai 2003 (Neufassung) übersandt.

C) Beschluss

Die Deputation für Bau und Verkehr bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den Plan zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 - Seehausen/Strom (B 212 neu) - (ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983) (Bearbeitungsstand: 12.06.2007) in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahmen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) zu beschließen.

Vorsitzender

Sprecher

Begründung **(geänderte Fassung)**

**zum Flächennutzungsplan Bremen
in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001
64. Änderung
- Seehausen/Strom (B 212 neu) -
(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)
(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)**

A) Vorbemerkungen

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt eine Trasse für die B 212 neu mit einem Übergabepunkt Mühlenhaus an der schmalsten Stelle zwischen den beiden Landesschutzdeichen an der Ochtum dar. Durch den abschnittsweise schon realisierten bzw. derzeit im Bau befindlichen Ringschluss der A 281 kommt dem Projekt mehr denn je eine hohe Bedeutung zu. Die B 212n stellt die wichtigste Zulaufstrecke aus dem Unterweserraum und Delmenhorst (Arbeitnehmer) zum Autobahnring um Bremen dar. Damit wird der Unterweserraum besser an wichtige Infrastruktureinrichtungen der Region - wie den Flughafen Bremen, die Neustädter Häfen und das überregionale Autobahnnetz - angebunden. Zudem wird die Erreichbarkeit von Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Gröpelingen und Bremen-Nord aus dem Unterweserraum und Delmenhorst wesentlich verbessert. Dies erkennt auch der Bundesverkehrswegeplan durch seine Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ (neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag) an. Nicht zuletzt bewirkt der Neubau der B 212n für eine Reihe von Ortschaften in Bremen und Niedersachsen eine erhebliche Verkehrs-entlastung, für Teile von Delmenhorst und Ganderkesee aber auch eine erhebliche Verkehrszunahme.

Die Raumordnungsbehörde bei der Bezirksregierung Weser-Ems hat am 30. September 1996 die B 212n im Abschnitt zwischen Huntebrück und der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen mit einem Übergabepunkt ca. 300 m nördlich der Stedinger Brücke (Übergabepunkt Stromer Landstraße) landesplanerisch festgestellt.

Aufgrund einer Reihe neuer Gesichtspunkte, die vor allem den Bereich des Übergabepunktes aber auch den weiteren Verlauf der Trasse betreffen, wurden in Bremen und Niedersachsen parallel die 64. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie ein neues Raumordnungsverfahren (ROV) eingeleitet. Dabei sind eine Reihe ergänzender oder neuer Gesichtspunkte zu beachten. Auf weiten Strecken im niedersächsischen Bereich stehen dabei u. a. Fragen der Landwirtschaft im Vordergrund. Im Grenzbereich zwischen Bremen und Niedersachsen, der Ochtumniederung, sind Fragen der Verkehrsbelastung in den betroffenen Ortschaften und Fragen in der Bewertung von Natur und Landschaft (s. a. europarechtliche Einstufung: NATURA 2000-Gebiete, Artenschutz) bei der Überprüfung zu bedenken. Im Bereich der Ochtumniederungen wurden dabei Länder übergreifende Untersuchungen zur Trassenlage durchgeführt. Die erneute Landesplanerische Feststellung in Niedersachsen erfolgte im April 2009. Als Übergabepunkte werden hier wieder die Bereiche Stedinger Brücke / Stromer Landstraße bzw. wenige 100 m nördlich hiervon für die Linienbestimmung des Bundes vorgeschlagen.

Im Hinblick auf eine gemeinsame Linienkonzeption ist auf Bremer Gebiet eine Flächen-nutzungsplanänderung notwendig. Auf Grund der zu erwartenden erheblichen Beeinträch-tigungen der Erhaltungsziele von NATURA 2000-Gebieten ist ein Beschluss der Planun-gen nur möglich, wenn die Voraussetzungen einer Ausnahme entsprechend § 34 Abs. 3 und 5 i. V. mit § 35 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erfüllt sind.

B) Änderungsbereich

Der Änderungsbereich der 64. Flächennutzungsplanänderung liegt in den Ortsteilen Seehausen und Strom (Niedervieland).

Die Grenze des Änderungsbereichs verläuft zunächst westlich vom Güterverkehrszentrum (GVZ) längs der derzeitigen Darstellung der B 212n-Trasse im Flächennutzungsplan bzw. dem Altenbroksfleet bis zum Landesschutzdeich. Sie folgt dann entlang der Landesgrenze am Hasenbürener Umdeich bis zum Mühlenhaus und weiter in südlicher Richtung bis zur „Stedinger Brücke“. Von dort bewegt sich die Grenze nördlich bzw. entlang der Stromer Landstraße, um schließlich westlich parallel des Meentheweges zur A 281-Trasse zu führen.

Der Änderungsbereich umfasst im Wesentlichen die Kernflächen des Wiedbrok.

C) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung

1. Entwicklung und Zustand

Der Änderungsbereich gehört zum Naturraum Wesermarsch. In einer Höhe zwischen 0,0 m bis 1,5 m über NN wäre das Gebiet nahezu täglichen Überflutungen ausgesetzt, wenn es nicht seit Jahrhunderten eingedeicht wäre. Es ist von Kleiböden geprägt. Im Untergrund befinden sich die Talsande des Weserstromtals. Das Grundwasser ist unter den Kleideckschichten hoch anstehend.

Die Kultivierung der Landschaft begann schon im 12. Jahrhundert mit der Anlage eines umfangreichen Grabensystems, einer Wasserhaushaltsregulierung (Be- und Entwässerung) und der Anlage einer Beet-Gruppenstruktur auf den Flurstücken, um Grünlandwirtschaft und teilweise Ackerbau in Streifenkultur zu ermöglichen. Diese lange Entwicklungszeit ist eine der wesentlichen Ursachen für die hohe ökologische Bedeutung dieser Kulturlandschaft.

Mitten im Planänderungsbereich befindet sich noch eine mittelalterliche Wüstung, die ehemalige Ortschaft Stelle, die heute noch durch eine Reihe von Wurten und etwas höher gelegenen, ehemals hofnahen, intensiver genutzten Flurstücken in der Vegetationsstruktur erkennbar ist. Die offene, fast völlig flache Landschaft war bis Mitte des vorigen Jahrhunderts vor allem durch Gehölfe in Deichnähe und einzelne Gehölze geprägt.

Das Niedervieland ist heute von überwiegend extensiver Landwirtschaft (Grünland) geprägt. Sein Grabensystem ist ebenso wie das extensive Feuchtgrünland Lebensraum für seltene Pflanzen- und Tierarten, so dass wesentliche Teile des Gebietes Landschaftsschutzgebiet sind und als EU-Vogelschutzgebiet bekannt gemacht und als FFH-Gebiet gelistet wurden. Erhebliche Teile des Gebietes fungieren als Raum für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen.

Durch die lange Zeit vorgesehene industrielle Entwicklung des Raumes setzten wegen der unklaren Perspektiven Erosionsprozesse in der landwirtschaftlichen Nutzung ein, d. h. fehlende Modernisierungsinvestitionen und Hofaufgaben. In jüngerer Zeit hat sich die Situation wieder stabilisiert, wie in der agrarstrukturellen Entwicklungsplanung (AEP Weser/Ochtumniederung; 2003) festgestellt wird. Dabei spielen auch die Einkünfte aus Pflegemaßnahmen für den Naturschutz, vor allem auch die europäischen Förderprogramme eine Rolle.

Für die landwirtschaftliche Nutzung und die Biotop- und Habitatentwicklung, insbesondere auch der seltenen Tier- und Pflanzenarten, besitzt das Wasserregime eine zentrale Bedeutung. Neben dem umfangreichen Grabensystem befinden sich im Gebiet die Hauptvorfluter des Niedervielands, die zum Schöpfwerk Mühlenhaus führen (Mühlenhauser Fleet und Steertgrabenfleet). Außendeichs an das Planungsgebiet angrenzend befindet sich die Ochtumniederung, die naturräumlich sehr ähnlich strukturiert ist und nicht nur bzgl. der

Pflanzen- und Tierwelt, sondern auch bzgl. der Erholungsnutzung eine enge Verbindung mit dem Planungsgebiet besitzt.

Seit den 60er Jahren wird das Niedervieland von industriellen Nutzungen stark überformt, die das Landschaftsbild beeinflussen und zum Teil mit Lärmemissionen in das Planungsgebiet hineinwirken. Zu nennen sind hier die ArcelorMittal GmbH (ehem. Stahlwerke Bremen), der Neustädter Hafen, Schlickspülfelder sowie Hochspannungsleitungen, das GVZ, ab 1988 eine Baggergut-Deponie und Windräder ab Ende der 90er Jahre. Hinzu kommen die laufenden Planungen für die A 281 mit einer Tunnelquerung der Weser. Weiterhin schreiten im östlichen Niedervieland die Gewerbegebietsentwicklungen (weiterer Ausbau des GVZ sowie Vorhaben im Hafenbereich) voran.

Das über 350 ha große Gewerbegebiet GVZ verfügt zurzeit nur über eine ungenügende Anbindung nach Westen in die Wesermarsch und nach Delmenhorst und erfolgt ausschließlich über für diese Verkehrsbelastung nicht ausgebaute Stadtstraßen. Das führt zu erheblichen Belastungen für die Anlieger, insbesondere im Bereich der Ortschaft Strom.

Ungeachtet dieser Überprägungen des Gesamttraumes sind bereits erhebliche Teile seit 1968 als Landschaftsschutzgebiet gesichert und die Erholungsnutzung nahm auf den Deichen und auf dem Wegesystem im Gebiet (z. B. Stellfelds- und Steertgrabensweg) zu. Das Niedervieland stellt links der Weser in Bremen den wichtigsten und größten zusammenhängenden Erholungsraum dar. Dieser ist über die Ochtumniederung in Brokhuchting und Reedeich mit den Siedlungsgebieten der Neustadt und der Innenstadt vernetzt.

Entsprechend finden sich im Änderungsbereich zwei Ausflugsraststätten sowie eine weitere innerhalb der Ortschaft Strom.

Die Siedlungsentwicklung der Ortschaft Strom war in den letzten Jahrzehnten gering und beschränkte sich auf wenige Lückenbebauungen und geringfügige Modernisierungen von Hofanlagen und einzelnen Handwerksbetrieben.

Die seinerzeit geplante Anlage von weiteren Gewerbegebieten (z. B. „Niedervieland III“) war einer der Gründe für die derzeit geltende Darstellung der B 212n in nördlicher Lage und führte auch dazu, dass im Planungsgebiet eine Sandentnahmestelle im Wiedbrok dargestellt wurde. Mit der 14. Flächennutzungsplan-Änderung des Flächennutzungsplanes 1983 wurde die Zielsetzung einer gewerblichen Entwicklung des Bereiches fallen gelassen und der Bereich als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Weiterhin wurden mit der 14. Änderung und der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983 weite Teile des Gebietes als Fläche für Maßnahmen zur Pflege, zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt.

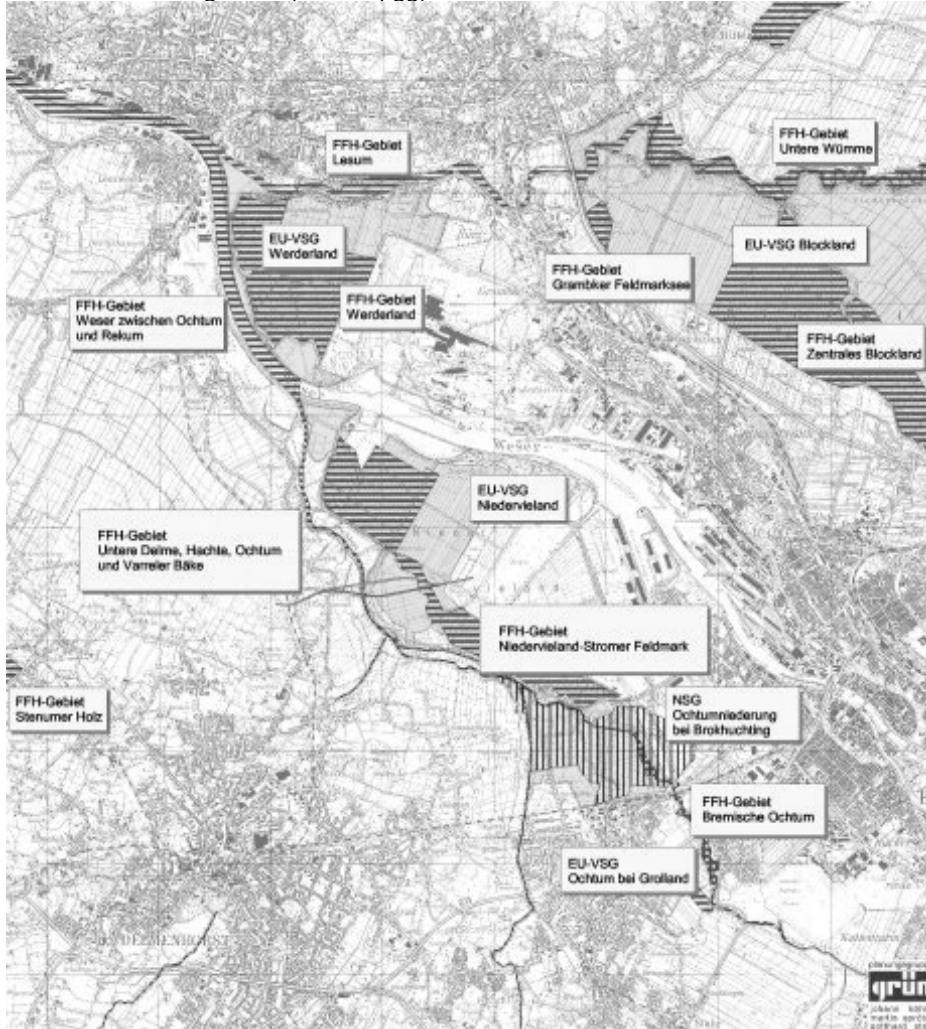
2. Geltende Darstellungen und Regelungen

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt für den weitaus überwiegenden Teil des Änderungsbereiches Flächen für die Landwirtschaft dar. In einem kleinen Teilbereich südlich des Steertgrabenfleets wird diese Darstellung mit einer Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft überlagert. Im Wiedbrok wird die Darstellung „Flächen für die Landwirtschaft“ überlagert mit der Darstellung „Flächen für Abgrabungen“. Südöstlich der Flächen für Abgrabungen ist eine Grünfläche (Parkanlage) dargestellt. Im Bereich der Stedinger Brücke sind beiderseits der Wiedbrokstraße Wohnbauflächen dargestellt. Eine sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße (B 212n) verläuft vom Verknüpfungspunkt mit der A 281 in einem nördlichen Bogen, der bis an das Altenbroksfleet reicht, Richtung Westen bis zum so genannten Übergabepunkt „Mühlenhaus“ an der Landesgrenze Bremen / Niedersachsen.

Der gesamte Planungsraum liegt im bekannt gemachten Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE 2918-401). Teile des Änderungsbereiches sind als FFH-Gebiete „Niedervieland - Stromer Feldmark“ (DE 2918-370) und „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) Teil der aktualisierten Gebietsliste für die atlantische biogeografische Region der EU-Kommission (Entscheidung der Kommission vom 12. November 2007 (2008/23/EG), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L12 vom 15.01.2008). Zur Umsetzung der EU-

Richtlinien sind gemäß § 26b Abs. 2 BremNatSchG im August 2006 das Vogelschutzgebiet und das FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ als Landschaftsschutzgebiet NATURA 2000 (Niedervieland - Wiedbrok - Stromer Feldmark) unter Schutz gestellt worden (siehe Abb. 1).

Abb. 1: EU-Schutzgebiete (Quelle: pgg)



Im Änderungsbereich kommen einige nach § 22a BremNatSchG geschützte Biotope vor. Das Landschaftsprogramm Bremen 1991 stellt den Änderungsbereich als Teil des Entwicklungsraums „Bremer Wesermarsch“ dar. Die B 212n ist als „Vorhaben, für das das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen ist“ in das Programm eingeflossen. Die detaillierten Entwicklungsziele für den Änderungsbereich sind im Umweltbericht in der Anlage aufgeführt.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung

Darstellung einer neuen Trasse B 212n

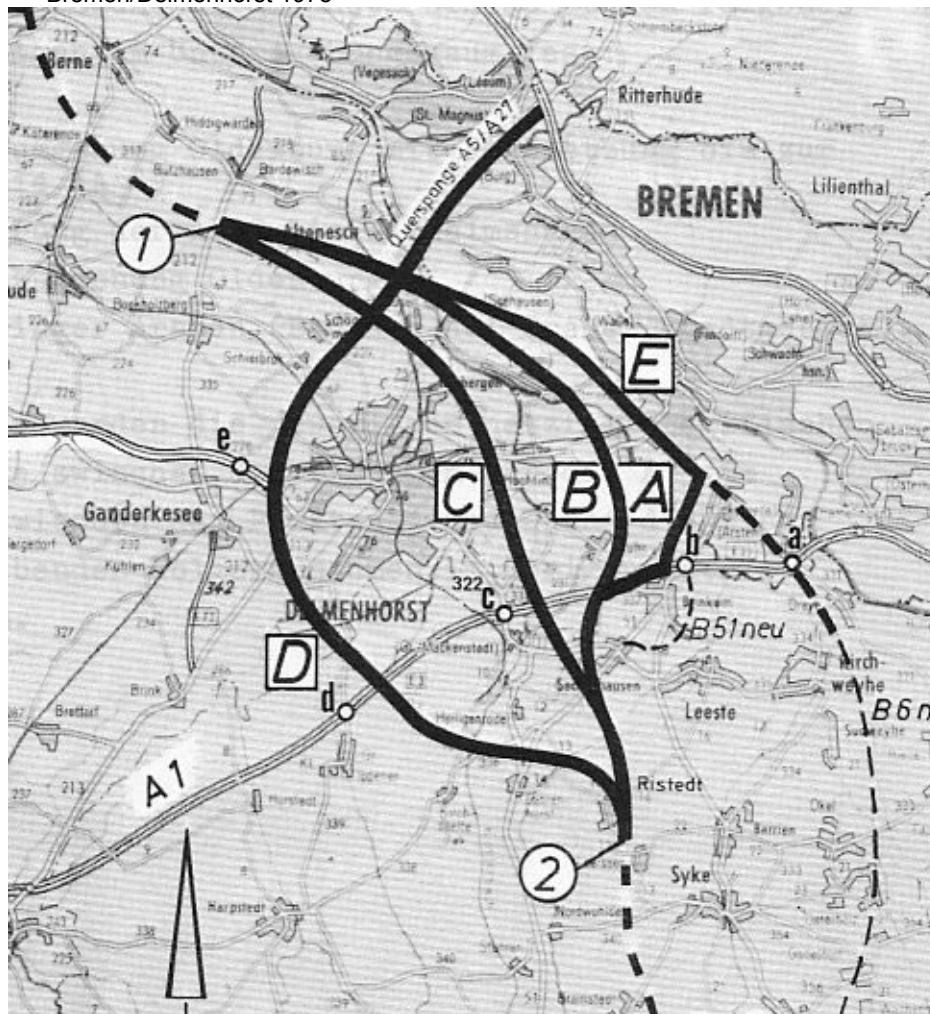
Die B 212n ist derzeit mit einem sogenannten Übergabepunkt „Mühlenhaus“ an der Landesgrenze am Hasenbürener Umdeich dargestellt; die seinerzeitige landesplanerische Feststellung für die B 212n im niedersächsischen Abschnitt sieht einen Übergabepunkt rd. 300 m nördlich der Stedinger Brücke vor (Übergabepunkt „Stromer Landstraße“). Die Flächennutzungsplanänderung ist notwendig, um für den bremischen Abschnitt der B 212n in enger Abstimmung zu dem erneuten Raumordnungsverfahren in Niedersachsen einen Netzschluss mit dem niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen (s. auch Teil A) – Vorbemerkungen).

Die Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen ist Voraussetzung für die Linienbestimmung der B 212n nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Mit der B 212n soll eine leistungsfähige Verbindung der Hafen- und Gewerbeflächen des Logistik-Zentrums im Bremer Niedervieland mit dem Unterweserraum und eine Anbindung von niedersächsischen Gemeinden in der Wesermarsch sowie der Stadt Delmenhorst an die geplante Autobahneckverbindung A 281 geschaffen werden. Gleichzeitig sind damit das Oberzentrum, der Airport Bremen und über die Weserquerung (4. Bauabschnitt der A 281) Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Gröpelingen und Bremen-Nord schneller erreichbar. Entsprechende Planungen werden schon seit den 50er Jahren unter verschiedenen Bezeichnungen verfolgt (siehe Abb. 2) und sind seit 1977 Bestandteil der Flächennutzungsplanung.

Die Verkehrsanbindung Richtung Westen und Norden erfolgt heute über die Stromer Landstraße/L 875 mit unterschiedlichen, z. T. nicht ausreichend leistungsfähigen Ausbaustandards. Durch den Bau der B 212n soll gleichzeitig die Stromer Landstraße und die L 875 insbesondere im Straßenverlauf nördlich Deichhausens und der wesernahen Ortschaften von Durchgangsverkehren - und hier insbesondere vom besonders umweltbelastenden Schwerlastverkehr - entlastet werden. Beide Vorhaben, nämlich die A 281 und die B 212n, sind für den Netzschluss im Bundesfernstraßennetz unverzichtbar. Entsprechend erfolgte eine Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ (neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag) des Bundesverkehrswegeplanes.

Abb. 2: Untersuchung alternativer Linienführungen der Bundesautobahn A5 im Raum Bremen/Delmenhorst 1978



Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das GVZ Bremen, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zurzeit in westlicher Richtung nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über Stadtstraßen bzw. die Landesstraße L 875. Dies führt zu entsprechenden Durchgangsverkehren in Strom und in niedersächsischen Gemeinden. Durch den Bau der B 212n – auch in Verbindung mit der A 281 – werden die Stromer Landstraße und die L 875 nördlich der geplanten Verknüpfung mit der B 212n maßgeblich vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet werden (s. Tabellen 1 und 2). So wird die Belastung auf der Stromer Landstraße durch den Bau der B 212n (Übergabepunkt Stromer Landstraße; identisch mit Stedinger Bürcke) trotz erheblicher Verkehrszunahme (s. z. B. Ausbau des Güterverkehrszentrums) auf einen Wert deutlich unter 1.000 Pkw/DTV reduziert und bestätigt damit, dass es sich gegenüber heute oder 2025 ohne B 212n nur um einen Bruchteil handelt. Dies bestätigen in der Größenordnung auch die nach der öffentlichen Auslegung durchgeführten Verkehrsuntersuchungen (s.unten VWU April 09)

Tabelle 1: prognostizierte Entwicklung des Verkehrsaufkommens Stromer Landstraße

| | 2000/2001 Kfz / 24 h (DTV) | 2015 ohne B 212n (A 281 bis GVZ fertig- gestellt) Kfz / 24 h (DTV) Prognose-Nullfall | 2015 mit B 212n (Mühlen- haus-Varianten) Kfz / 24 h (DTV) Planfall 2c | 2015 mit B 212n (Stromer Landstra- ße/Stedinger Brücke) Kfz / 24 h (DTV) Planfall 2b |
|------------------|----------------------------------|--|---|--|
| Stromer Landstr. | 5.700 | 7.800 | 800 | 500 |

Quelle: IVV – Aachen Dez. 06

Da die B 212n darüber hinaus erhebliche Effekte auf das Straßennetz im Bereich Delmenhorst haben wird, wurden in einer weiträumigen Verkehrsuntersuchung die entsprechenden Auswirkungen untersucht (Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n; IVV Aachen Dez 06). Dabei stand vor allen Dingen auch die Frage im Vordergrund, inwieweit die verschiedenen Übergabepunkte/Trassenvarianten zu unterschiedlichen Verkehrsbelastungen der Ortschaften nördlich von Delmenhorst und von Delmenhorst selbst führen. Im Ergebnis unterscheiden sich die verschiedenen Varianten in Bezug auf die Verkehrsmengen auf der B 212n im Niedervieland nur relativ geringfügig (s. Tab. 2). Jedoch sind die Auswirkungen auf die Ortschaft Deichhausen erheblich. Die Anwohner sind im Fall eines Übergabepunktes im Bereich Mühlenhaus und der Weservarianten wesentlich stärker von Durchgangsverkehr betroffen, als im Fall von Trassenvarianten des Übergabebereiches Stromer Landstraße/ Stedinger Brücke. In der Ortsdurchfahrt Deichhausen der L 875 liegt die Prognoseverkehrsbelastung bei den Trassenvarianten mit einem Übergabepunkt im Bereich Mühlenhaus um rd. 800% höher als bei den Trassenvarianten mit einem Übergabepunkt im Bereich Stromer Landstraße (s. Tab. 2). Die insgesamt zu erwartende erhebliche Verkehrszunahme von und nach Delmenhorst ist von der Trassenwahl dagegen nur relativ gering beeinflusst. So unterscheiden sich die Verkehrsmengen auf der am meisten durch Verkehrszunahme betroffenen Zulaufstrecke Stedinger Landstraße im Bereich Neuendeel größenordnungsmäßig bei den diskutierten Trassenvarianten im Bereich der Übergabepunkte Mühlenhaus und Stromer Landstraße nur um rund 10% (s. Tab. 2) entsprechend der Verkehrsprognose aus dem Jahr 2006 . Die nach der öffentlichen Auslegung aktualisierte Verkehrsprognose (VWU; s. u. Tabelle 3) geht von etwas größeren Differenzen aus (3500 Kfz/24h ; d.h. auch noch deutlich unter 20% Differenz) Bei den angegebenen Verkehrsmengen handelt es sich um eine Abschätzung möglicher Maximalwerte, die von einem mautfreien Betrieb der A 281-Weserquerung ausgehen.

Tabelle 2: prognostiziertes Verkehrsaufkommen Stedinger Landstraße / B 212n

| | 2000/2001 Kfz / 24 h (DTV) | 2015 ohne B 212n (A281 bis GVZ fertiggestellt) Kfz / 24 h (DTV) Prognose-Nullfall | 2015 mit B 212n (Mühlenhaus- Varianten) Kfz / 24 h (DTV) Planfall 2c | 2015 mit B 212n (Stedin- ger Brücke) Kfz / 24 h (DTV) Planfall 2b |
|---|----------------------------------|---|--|---|
| Delmenhorst Ste- dinger Landstr. (L 875) auf Höhe Sandhauser Brake | 8.500 | 11.500 | 19.800 | 21.800 |
| Deichhausen (L 875) | 7.700 | 6.800 | 17.100 | 2.100 |
| B 212n im Bereich Niedervieland | ---- | ---- | 23.900 | 25.400 |

Quelle: IVV – Aachen Dez.06

Durch die Anbindung der linken Weserseite an die Weserquerung im Zuge der A 281 kommt es zu Veränderungen der räumlichen Verknüpfung infolge neuer Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Weserseiten. In Delmenhorst kommt es mit der B 212n zu einer Umorientierung der Verkehre vor allem aus dem Bereich nördlich der Bahnlinie Bremen - Delmenhorst - Oldenburg, die auf die Stadt Bremen und die rechte Weserseite ausgerichtet sind. Dies führt im nördlichen Stadtgebiet von Delmenhorst - insbesondere auf der Stedinger Landstraße (L 857) - zu einem Anstieg der Kfz-Belastungen, während Straßenzüge im Süden und Südosten von Delmenhorst entlastet werden.

Diesen teils sehr deutlichen Belastungszunahmen kann, wie Gutachten im Auftrag der Stadt Delmenhorst und der Gemeinde Ganderkesee belegen (Wirksamkeit der B 212n (Abschnitt B) und ergänzender Maßnahmenpakete für Ganderkesee und Delmenhorst, PGT, 2007), mit gezielten Maßnahmen entgegengesteuert werden. Diese Gutachten zeigen Möglichkeiten der Belastungsminimierung (siehe verkehrlenkende Maßnahmen, LKW-Nachtfahrverbote etc.) auf. Die erwähnten insgesamt erfolgenden Verkehrsverlagerungen führen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit, insbesondere der nördlichen Stadtteile Delmenhorsts und Ganderkesees. Die dadurch auch erzielte Verkürzung von Wegdistanzen führen u. a. zu Verringerung der Fahrtzeiten und Energie- und Emissionsersparungen, die dem gesamten Raum zugute kommen.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im August 2008 zudem eine ergänzende „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) zur Überprüfung der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst zur verkehrlichen Entlastung bebauter Bereiche“ in Auftrag gegeben. Der Prognosehorizont liegt im Jahr 2025; er ist insofern auch darauf ausgerichtet, im Rahmen der Konkretisierung der Planung die entsprechend absehbaren Konsequenzen des demographischen Wandels mit in die Betrachtung einzubeziehen. Gleichzeitig wurden die von einer Bürgerinitiative auch im Rahmen von Petitionen geforderte Verkehrsoptimierte Nordvariante (VoN) in die Modelle implementiert und detailliertere Untersuchungen der Verkehrsströme sowie von verschiedenen Entlastungsmaßnahmen auf Niedersächsischem Gebiet vorgenommen als bislang vorliegend.

Die Kernaussagen und Größenordnungen der Verkehrsberechnungen des IVV-Gutachtens zu den Nord- bzw. Südtrassenkorridoren werden bestätigt. So werden die Verkehrszunahmen im Delmenhorster Norden nach Herkunft und Umfang (in etwa Verdoppelung, hoher Anteil aus südlicher Richtung) bestätigt. Weiterhin wird der Entlastungseffekt in Teilen Deichhausens, Stroms und weitere Netzteile bestätigt. Die Bedeutung der Trassenwahl ist für die Entlastungswirkung für Strom sogar noch größer als seinerzeit angenommen (Mühlenhaustrasse führt zu größeren Entlastungen).

Tab. 3: Prognostiziertes Verkehrsaufkommen Stromer und Stedinger Landstraße; Vergleich IVV 2006 und VWU 2009

| | | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|---|---|---|---|--|
| | | Ist 2000/2001 (IVV) 2005 (VWU) | Prognose- Nullfall 2015 (IVV) 2025 (VWU) | Übergabe-Punkt Stromer Landstraße / Boxenlaufstall- Trasse 2015 (IVV) 2025 (VWU) | Mühlenhaus- Varianten 2015 (IVV) 2025 (VWU) |
| IVV | Stromer Landstraße | 5700 | 7800 | 500 | 800 |
| VWU | Stromer Landstraße | 5100 | 7700 | 800 | 2700 |
| IVV | DEL Sandhausen Stedinger Landstr. (L 875) | 8500 | 11500 | 21800 | 19800 |
| VWU | DEL Sandhausen Stedinger Landstr. (L 875) | 10700 | 10600 | 22400 | 18900 |
| IVV | Deichhausen (L 875) | 7700 | 6800 | 2100 | 17100 |
| VWU | Deichhausen (L 875) | 7300 | 7000 | 1000 | 14300 |
| IVV | B 212n im Bereich Niedervieland | | | 25400 | 23900 |
| VWU | B 212n im Bereich Niedervieland | | | 26200 | 21500 |

Alternativenprüfung / Konzeptalternativen

Konzeptalternativen zum Straßenausbau wurden auf Ebene des Bundesverkehrswegeplanes mit negativem Ergebnis geprüft.

Eine teilweise Verlagerung der Autoverkehre auf andere Verkehrsträger (Bus, Eisenbahn, Schiff) stellt aufgrund der Struktur des Gesamtplanungsraums (mit Niedersachsen) und der Reisegeschwindigkeiten der anderen Verkehrsträger keine Alternative zum Neubau der Bundesstraße dar. Der Zweck des Bundesstraßenneubaus – die verbesserte Anbindung des Unterweserraums an das Bundesfernstraßennetz und den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst – würde damit nicht erreicht. Im Übrigen wurde das vollständige Regio-S-Bahn Netz mit dem Angebot schneller Elektrotriebwagen in der Prognose von IVV bereits berücksichtigt.

Nullvariante/Netzalternativen

Das vorhandene Straßennetz reicht nicht aus, die im Bundesverkehrswegeplan angestrebten Funktionen der B 212n zu übernehmen.

Die Nullvariante im Sinne eines Verzichts auf die B 212n scheidet aus, da ein entsprechender Bedarf für eine neue Straße vorhanden ist, der durch eine Nullvariante nicht aufgefangen werden kann. Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den vordringlichen Bedarf gekennzeichnet. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Netz der Bundesfernstraßen nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbaivorhaben entsprechen den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrAbG. Nach der gesetzgeberischen Wertung ist daher für das Vorhaben unter Bedarfs Gesichtspunkten eine Planrechtfertigung vorhanden.

Bei diesem mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag gekennzeichneten Vorhaben ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik im weiteren Planungsvollzug abzuarbeiten. Bei entsprechend gekennzeichneten Vorhaben berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dem Deutschen Bundestag über das Ergebnis so rechtzeitig, dass dieser es bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion wird das Projekt zu einem Projekt

des Vordringlichen Bedarfs, weil für seine Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des Fernstraßenausbaugesetzes festgestellt ist.

Es stellt sich daher im vorliegenden Verfahren die Frage nach der Nullvariante in besonderem Umfang. Die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung wurde im ROV / FNP-Änderungsverfahren mit den vorliegenden Unterlagen (FFH-Verträglichkeitsstudien, Ausnahmeverfahren mit Alternativenprüfung, Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) dargestellt.

Vor einer Prüfung verschiedener neuer Trassenvarianten wurde dementsprechend überprüft, ob auch ein Ausbau der Stromer Landstraße oder Netzvarianten eine Alternative darstellen könnten. Eine Nullvariante im Sinne des Ausbaus der Stromer Landstraße erscheint hierbei zwar technisch mit großem Aufwand wegen ungünstiger Baugrundverhältnisse machbar. Sie ist jedoch weder verkehrstechnisch im Sinne einer Netzalternative sinnvoll, da der Anschluss aus dem Unterweserraum an den geplanten Autobahnring auf möglichst kurzem Weg erfolgen sollte, noch ist sie mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in der Ortschaft Strom (Bebauungsplan 1885) im Vergleich zu einer Lage der Trasse überwiegend im Gewerbegebiet in der Abwägung von Vorteil (s. Umweltbericht).

Zumutbare Netzalternativen für den Bau der B 212n gibt es nicht, weil ein Zwangspunkt für alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten der B 212n die Verknüpfung mit der A 281 ist.

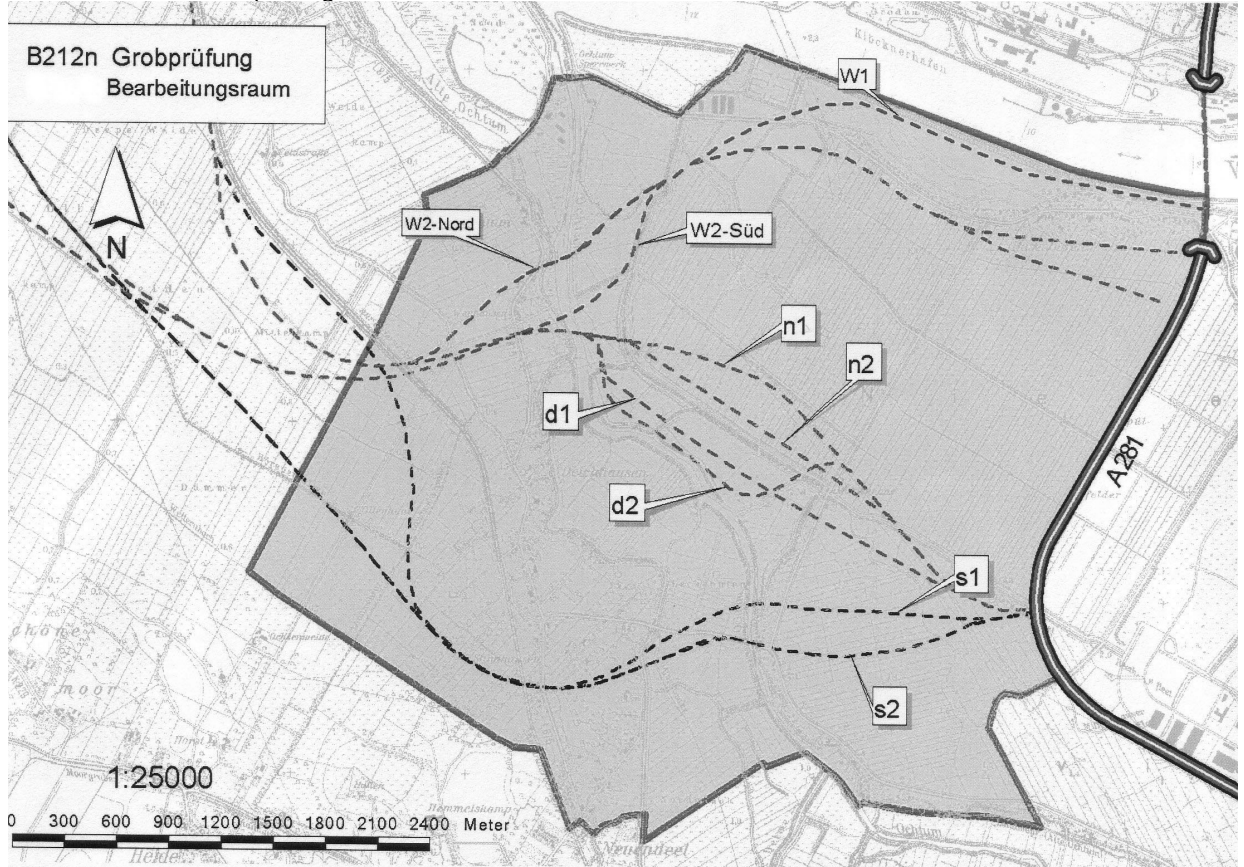
Modifikationen einer Nullvariante, wie z. B. Verbindungen zwischen dem Westrand des GVZ's und der Ortschaft Strom im Bereich z. B. Stellfeldsweg wurden ebenso schon in der Vorprüfungsphase verworfen und nicht in die Variantenprüfung mit einbezogen, da deutlich wurde, dass auch in diesem Fall erhebliche Auswirkungen für wesentliche Bestandteile des Vogelschutzgebietes gegeben und gravierende Umweltbelastungen für Teile der Ortschaft ohne hinreichende Vorteile hinsichtlich anderer Schutzgüter die Folge sind und somit Netzalternativen insgesamt keine erkennbaren Vorteile in der Gesamtabwägung bieten, die umwegige Verkehre rechtfertigen.

Dies gilt auch für Varianten, die sich auf Basis im Verfahren geprüfter Trassenvarianten auf verschiedene Verknüpfungsalternativen beziehen (insbesondere Verzicht auf direkte Anbindung von Verkehren aus südlicher Richtung). Diese Varianten wurden hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen im Rahmen der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) untersucht. Sie führen einerseits zur Verringerung von Durchgangsverkehren im Norden Delmenhorsts andererseits aber zu umschichtigen Verkehren und Belastungen des Netzes an anderer Stelle und entsprechen damit nicht den mit dem Bundesverkehrswegeplan intendierten Ziele einer verbesserten Anbindung der verschiedenen Teilräume des Unterweserraumes an die Infrastrukturen des Bremer Raumes wie dem Autobahnring. Insgesamt werden also die mit der Maßnahme angestrebten verkehrlichen, wirtschaftlichen und strukturellen Planungsziele nicht erreicht und gleichzeitig wird keine signifikante Verringerung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich.

Variantenprüfung unter Berücksichtigung der Weiterführung in Niedersachsen

Gemeinsam mit Niedersachsen wurden in einer länderübergreifenden Grobprüfung die verschiedenen Trassenalternativen anhand der Themenfelder Straßenbau und Verkehr, EU-Schutzgebiete NATURA 2000, Naturschutz, Wasserwirtschaft (Ochtum Hochwasserpolder), Siedlung und Landwirtschaft vergleichend beurteilt (Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV; Mai 2007). Nach den o. g. Vorprüfungen blieben drei Korridorbereiche für Trassenalternativen übrig, die einer näheren Prüfung unterzogen wurden (s. Abb. 3 und Ta. 3). Es wurde unter Einbeziehung der Untersuchungen in Bremen (bioconsult 2003) der gesamte Ochtumraum geprüft.

Abb. 3: Varianten Grobprüfung



Tab. 4: Variantenbezeichnungen

| Korridorbereiche | Gemeinsame Grobprüfung FNP/ROV | UVS | FNP |
|---|--------------------------------|-----------------------------|---|
| Übergabepunkt Mühlenhaus | n1 | Var 1a | Var 1a (Darstellung FNP 2001) |
| | n2 | Var 1 | Var 1 |
| | d1 | Var 6 (Keller-Groth-Trasse) | Var 6 (Keller-Groth-Trasse) |
| | d2 | / | Vorschlag Stromer Beirat |
| Übergabepunkt Stromer Landstraße/Stedinger Brücke | s1 | Var 12 | Var 12 (Boxenlaufstalltrasse) Hauptvariante nds.ROV |
| | s2 | Var 3 | Var 3 |
| Wesernahe Varianten | W1 | / | Weservariante 1 |
| | W2 | / | Weservariante 2 |

Ausnahmeprüfung

Von zentraler Bedeutung ist die Untersuchung der Auswirkungen der B 212n-Trassenalternativen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und die gemeldeten Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland - Stromer Feldmark“, „Bremische Ochtum“ bzw. „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“. Von allen Trassenvarianten wird das Vogelschutzgebiet Niedervieland erheblich beeinträchtigt. Dies bedeutet, dass die Weiterverfolgung dieser Planung nur bei „zwingenden Gründen

des überwiegenden öffentlichen Interesses“ und Fehlen von nicht oder weniger beeinträchtigenden Alternativen möglich ist. Aufgrund des strikten Vermeidungs- und Minderungsgebotes der §§ 34/35 BNatSchG sind grundsätzlich nur diejenigen örtlichen und/oder Ausführungsalternativen weiterzuverfolgen, die die Erhaltungsziele am wenigsten beeinträchtigen, soweit sie zumutbar sind.

Alle Varianten erfüllen, wenn auch mit Unterschieden, die verkehrlichen Ziele und sind damit zumindest im Sinne des Vorhabens zumutbar. Konflikte im Bereich verschiedener betroffener Schutzgüter (z. B. Schutzgut Mensch) lösen bei der dargestellten Trasse keine Unzumutbarkeit aus und entsprechende Schutzansprüche werden über die jeweiligen Rechtsvorschriften in weiteren Verfahren geregelt.

Untersuchte Trassenkorridore (s. Tab. 4)

- Varianten im Bereich der geltenden Flächennutzungsplandarstellung mit einer weiträumigen Ortsumfahrung Stroms und Anschluss an das niedersächsische Straßennetz zwischen den Ortschaften Deichhausen und Ochtum (n- und d-Varianten), sog. „Mühlenhaus-Varianten“)
- Varianten, die nahe des nördlichen Bereiches der Ortschaft Strom bzw. der Stedinger Brücke einen Anschluss mit dem niedersächsische Straßennetz anstreben („Varianten mit Übergabepunkt im Bereich der Stedinger Brücke“, s-Varianten)
- wesernahe Varianten (w-Varianten), mit Anschluss im Bereich des Ortes Ochtum.

Abwägungsgesichtspunkte bei der Trassenwahl

In der nachfolgenden Übersicht (Tab. 5) sind die zentralen Abwägungsgesichtspunkte in Hinblick auf die Trassenwahl dargestellt.

Tab. 5: Zentrale Abwägungsgesichtspunkte bei der Trassenwahl

| | Wesernahe Trassen (W-Varianten) | Übergabepunkte Bereich „Mühlenhaus“ (Varianten 1, 1a) incl. „Keller-Groth-Trasse“ (Variante 6) | Übergabepunkte Bereich „Stedinger Brücke“ / „Boxenlaufstallvariante“ (optimierte Variante 3, Variante 12) |
|--|---|---|---|
| NATURA 2000-Gebietschutz /FFH-/Vogelschutzgebiete | <p>EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“. Es sind zwei der wertvollsten Rastgebiete in Bremen (Duntzenwerder, Vorder-/Hinterwerder) betroffen.</p> <p>FFH-Gebiete: Keine Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“. Geringe Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Bremische Ochtum“.</p> | <p>EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (Varianten 1 und 1a). FFH-Gebiete: Erhebliche Beeinträchtigungen „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (Varianten 1 und 1a). Langer Parallelverlauf zu den FFH-Gebieten an der Ochtum (FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“) durch die Keller-Groth-Trasse. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht auszuschließen, auch von bautechnischen Lösungsmöglichkeiten abhängig.</p> | <p>EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“. Die Beeinträchtigungen sind im Vergleich zu denen der anderen Varianten am geringsten.</p> <p>FFH-Gebiete: Geringe Beeinträchtigungen.</p> |
| Siedlungsbereiche in Bremen | Hohe Beeinträchtigungen durch lange Parallelführung zu Siedlungsbereich Seehausen/ Hasenbüren. | Geringe Betroffenheit, da nur <u>ein</u> landwirtschaftlicher Schuppen erheblich betroffen. | Hohe Betroffenheit von Einzelanwesen; geschlossener Siedlungsbereich Strom randlich betroffen. |

| | Wesernahe Trassen (W-Varianten) | Übergabepunkte Bereich „Mühlenhaus“ (Varianten 1, 1a) incl. „Keller-Groth-Trasse“ (Variante 6) | Übergabepunkte Bereich „Stedinger Brücke“ / „Bo- xenlaufstallvariante“ (opti- mierte Variante 3, Variante 12) |
|--|--|--|--|
| Artenschutz | Beeinträchtigungen seltener Lebensraumtypen auf dem Spülfeld Hasenbüren sowie erhebliche Beeinträchtigungen der Brut- und Rastgebiete ./Brut- und Rastvögel im Duntzenwerder, Vorder- und Hinterwerder. Keine Beeinträchtigung von Fledermäusen. Mögliche Verbotstatbestände sind durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) vermeidbar, deren Realisierbarkeit derzeit nicht absehbar ist. | Varianten 1 und 1a mit erheblichen Beeinträchtigungen der Brut- und Rastvögel. Keine Beeinträchtigungen von Fledermäusen. Der Flächenbedarf für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ist für die Variante 6 aufgrund der Beeinträchtigungen von Rastvögeln in der weitgehend nicht vorbelasteten Ochtumniederung höher als bei den Varianten 3 und 12. Auswirkungen auf die Fledermaus-Leitlinie Ochtum möglich. Mögliche Verbotstatbestände sind durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) vermeidbar, deren Realisierbarkeit derzeit nicht absehbar ist.. | Erhebliche Beeinträchtigungen von Brut- und Rastvögeln, jedoch geringer als bei anderen Varianten. Mögliche Verbotstatbestände sind durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) vermeidbar. Stärkste Beeinträchtigungen der Fledermauspopulation auf Nds. Gebiet |
| Erholung/ regionale Grünordnung | Hohe Betroffenheit aufgrund der Erholungsnutzung im Bereich Ochtumsperrwerk; überregionaler Weserradweg durch Querung und Parallelverlauf erheblich beeinträchtigt. | Sehr hohe Betroffenheit aufgrund Querung und streckenweisem Parallelverlauf der überregionalen Radwegeverbindung Weserradweg Hasenbürener Umdeich (s. Teil Grüner Ring). Sehr hohe Betroffenheit der regional bedeutsamen Ochtumniederung. | Hohe Betroffenheit aufgrund Querung der überregionalen Radwegeverbindung Weserradweg. |
| Hochwasser- schutz (Och- tum- niederung / Sperrwerks- polder) | Geringe Beeinträchtigungen der Hochwasserschutzfunktion. | Erhebliche Beeinträchtigung der Hochwasserschutzfunktion durch Variante 6. Geringe Beeinträchtigung der Hochwasserschutzfunktion durch Varianten 1 und 1a. | Beeinträchtigungen der Hochwasserschutzfunktion, aber geringer als durch wesernahe Trassen. |
| Landwirt- schaft | Erhebliche Betriebsbetroffenheiten vor allem in Hasenbüren. | Aus Sicht der AEP akzeptable Trasse. Erhebliche Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe durch Störung von Betriebszusammenhängen und Verlust von Produktionsflächen. | Aus Sicht der AEP akzeptable Trasse. Erhebliche Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe durch Störung von Betriebszusammenhängen und Verlust von Produktionsflächen und ggf. einer Betriebsstätte/ Stallungen.. |
| Verkehrliche Aspekte / Anschluss mögl. zum vorhand. Straßennetz | Deutliche Entlastung der Stromer Landstraße. BAB-Anschluss voraussichtlich nicht (W1) oder nur mit sehr hohem Aufwand (W2) möglich. Bei Bemaatung des 4. BA ist eine separate Verbindung zum BA 3.2 herzustellen. Hoher Aufwand für Anschluss an vorh. Straßennetz in Nds. Verkehrswert geringer als bei anderen Varianten, vor allem in Richtung GVZ und Airport. | Deutliche Entlastung der Stromer Landstraße. Vermutlich hoher Aufwand für Anschluss an vorh. Straßennetz in Nds., falls keine Realisierung der B212n in Niedersachsen. | Deutliche Entlastung der Stromer Landstraße. Mit geringem Aufwand Anschluss an vorh. Straßennetz in Nds. möglich, falls keine Realisierung der B212n in Niedersachsen. |

| | Wesernahe Trassen (W-Varianten) | Übergabepunkte Bereich „Mühlenhaus“ (Varianten 1, 1a) incl. „Keller-Groth-Trasse“ (Variante 6) | Übergabepunkte Bereich „Stedinger Brücke“ / „Bo- xenlaufstallvariante“ (opti- mierte Variante 3, Variante 12) |
|---|--|---|---|
| Raumstruk- turelle Aus- wirkungen der Weiter- führung in Nieder- sachsen | Entlastungswirkung von Orts- durchfahrten (L875) am gering- sten; jedoch etwas geringere Durchfahrtsverkehre nahe Del- menhorst und nur geringe direkte Betroffenheiten im Bereich der Anschlüsse an das Straßennetz (L875) und der Siedlungsquerung. | Entlastungswirkung von Orts- durchfahrten (L875) geringer als bei südlicheren Varianten; jedoch etwas geringerer Durch- fahrtsverkehr nahe Delmen- horst (Neuendeel) und geringe direkte Betroffenheiten im Bereich der Anschlüsse an das Straßennetz (L875) und der Siedlungsquerung. | Höchste Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten (L875); jedoch etwas höherer Durchf- ahrtsverkehr nahe Delmen- horst (Neuendeel) und höchste direkte Betroffenheiten im Bereich der Anschlüsse an das Straßennetz (L875) und der Siedlungsquerung. Auf Grund höchstem Verkehrswert größte Entlastung an anderer Stelle. |
| Gesamtschau | In der Summe ungünstig bzgl. vieler Belange (s. a. verkehrlicher Nutzen geringer; baulicher Auf- wand sehr hoch; relativ höchste Siedlungsbetroffenheit in Bremen). EU-naturschutzrechtlich (Natura 2000-Gebiete) nicht zulässig, da nicht die Trasse mit den gering- sten Auswirkungen. | Im Ergebnis sowohl positive als auch negative Effekte hin- sichtlich verschiedener Schutz- güter. EU-naturschutz-rechtlich (Natura 2000- Gebiete) nicht zulässig, da nicht die Trassen mit den geringsten Auswir- kungen. Entwicklungsmöglich- keiten Ochtumniederung be- einträchtigt hinsichtlich Natur- schutz und Erholung. | In der Summe Variante mit der geringsten Betroffenheit der Schutzgüter; es gibt keine bessere Alternative mit ande- rem Übergabepunkt. Entspre- chend § 34 BNatSchG einzig zu realisierende Trasse. Je- doch auch unter anderen Ab- wägungsgesichtspunkten vor- teilhafteste Trasse. |

Zusammenfassende Bewertung der Trassenvarianten

Die wesernahen Varianten erfüllen die Vorhabensziele gar nicht (w1 Variante ohne Aus-
sicht auf Realisierung wegen der Anbindung an die A 281 im Tunnelbereich) oder nur un-
zureichend und verursachen hohe Betroffenheiten insbesondere für die Themenfelder
NATURA 2000-Gebietsschutz (EU-VSG), Artenschutz, Landwirtschaft (Flächenzerschnei-
dung) und Siedlung (Immissionen).

Die nördlichen Mühlenhaus-Varianten (n-Varianten) sind jeweils in Teilen sowohl positiv
(Verkehr, Überschwemmungsgebiet, Landwirtschaft) als auch negativ (NATURA 2000-
Gebietsschutz, Erholung/regionale Grünordnung) zu beurteilen, wobei die Beeinträchti-
gungen für den Naturschutz und die EU-Schutzgebiete sehr hoch sind.

Die südlichen Mühlenhaus-Varianten (d-Varianten) verursachen erhebliche Beeinträchti-
gungen für die Überschwemmungsgebiete und ebenfalls noch hohe bis sehr hohe Beein-
trächtigungen für den Naturschutz (hohe avifaunistische Wertigkeit).

Dagegen zeigen sich für die Varianten mit einem Übergabepunkt im Bereich der Stedinger
Brücke (s-Varianten) keine unüberwindlichen negativen Effekte auf Siedlungen sowie
Natur und Landschaft. Die Beeinträchtigungen lassen sich durch entsprechende scha-
densbegrenzende Maßnahmen wie Bewirtschaftungsregelungen oder Schutzeinrichtun-
gen reduzieren. Dieser Trassenkorridor ist darüber hinaus mit den geringsten Beeinträch-
tigungen für die EU-Schutzgebiete verbunden. Die Beeinträchtigungen der s-Varianten
sind deutlich niedriger als bei den n-Varianten (Mühlenhaus). Da keine weiteren noch ge-
ringer beeinträchtigenden Alternativen für den Neubau der B 212n erkennbar sind, kön-
nen nur diese s-Varianten mit den geringsten, wenn auch immer noch erheblichen Beein-
trächtigungen des EU-Vogelschutzgebietes weiterverfolgt werden.

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass es sich bei den Varianten im Bereich der
Stedinger Brücke um die einzig realisierbaren Varianten im Sinne des § 34 BNatSchG
handelt und damit eine Planung in anderen Bereichen ausgeschlossen ist, falls es sich
um eine zumutbare Variante handelt.

Landwirtschaft

Die Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung (AEP) Weser- und Ochtumniederung (WON) enthält zwei aus landwirtschaftlicher Sicht akzeptable Trassenvorschläge, die nahezu identisch sind mit:

- s1-Variante der Grobprüfung
- n2-Variante der Grobprüfung.

Bei allen Trassenvarianten werden Betriebszusammenhänge unterbrochen. Die Flächen der Ochtumniederung (s. Verlauf Keller-Groth-Trasse (d1/Var. 6) werden als „Sekundäre Räume für Landwirtschaft aufgrund der Nutzungsintensität“ gekennzeichnet.

Die Flächen im Wiedbrok und dem östlichen Teil des Zentralbereiches Niedervieland (Niedervieland III) werden als „Primäre Räume für die Landwirtschaft zur Standortsicherung“ gekennzeichnet.

Raumstrukturelle Auswirkungen verschiedener Varianten

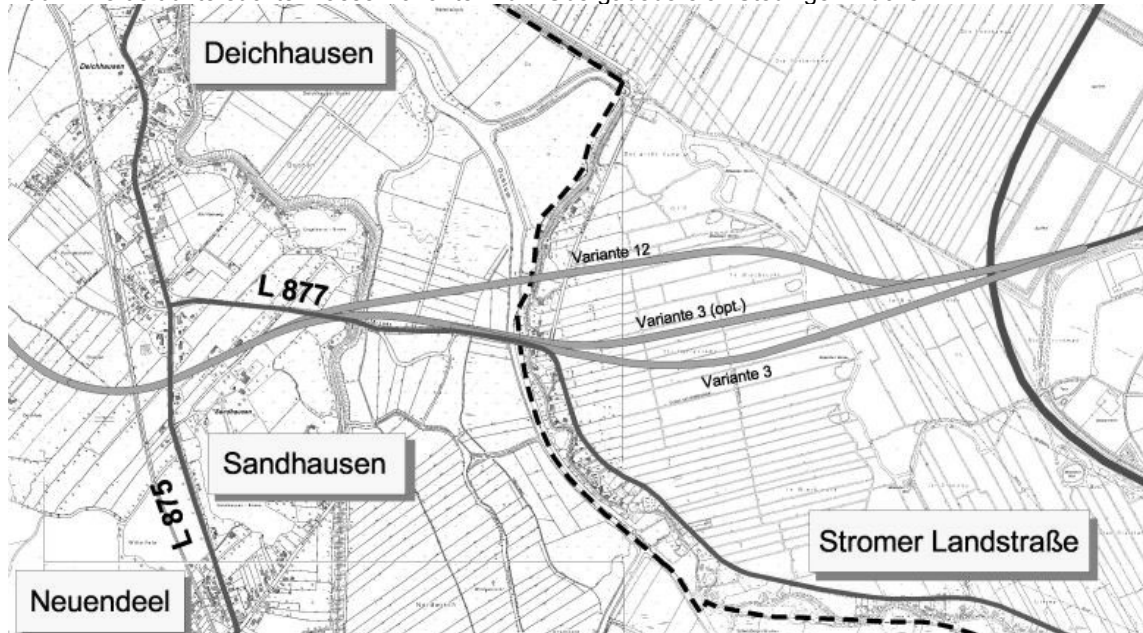
Die Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass sich die verschiedenen Varianten hinsichtlich der Be- und Entlastungssituation der betroffenen Bereiche (außer an der L 875 in Deichhausen) nicht gravierend unterscheiden. Die wesentlichen Verkehrsverlagerungen und dementsprechende Entlastungen einerseits und Belastungen andererseits werden durch die B 212n und die Weserquerung sowie die A 281 ausgelöst. Die Verkehrsmengen auf der am meisten durch Verkehrszunahme betroffenen Zulaufstrecke Stedinger Landstraße südlich der geplanten Verknüpfung mit der B 212n unterscheidet sich größenordnungsmäßig bei den Trassenvarianten im Bereich der Übergabepunkte Mühlenhaus und Stedinger Brücke nur um rund 10%. In der Ortsdurchfahrt Deichhausen der L 875 liegt die Prognoseverkehrsbelastung bei den Trassenvarianten mit einem Übergabepunkt im Bereich Mühlenhaus allerdings um rd. 800% höher als bei den Trassenvarianten mit einem Übergabepunkt im Bereich Stedinger Brücke (s. Tab. 2).

Insgesamt findet jedoch durch die Baumaßnahme gegenüber den heutigen Verkehren rund eine Verdoppelung der Verkehrsmengen statt. In der Be- und Entlastungsbilanz stehen damit Bereiche Delmenhorsts, die stärkere Belastungen erfahren, Entlastungsbereiche gegenüber. Diese befinden sich in der Ortschaft Strom, längs der dicht besiedelten Bereiche der B 75 in Delmenhorst und in den südlichen Teilen Bremens. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass ein erheblicher Anteil der Verkehrszunahmen, die im Delmenhorster Norden durch den Bau einer neuen Weserquerung und der B 212n ausgelöst werden, Ziel- und Quellverkehre aus Delmenhorst selbst sein werden, wie die Verkehrsuntersuchungen zeigen. Gleichzeitig bestehen laut Untersuchungen, die im Auftrag der Gemeinden Delmenhorst und Ganderkesee durchgeführt wurden, aber erhebliche Möglichkeiten der Verkehrslenkung zur Abmilderung der Probleme, die die grundsätzlichen Ziele, die mit dem Bau der B 212 verfolgt werden, nicht gefährden und die erst in nachfolgenden Planungen und Maßnahmen durch die verschiedenen Gebietskörperschaften und Planungsträger umgesetzt werden können. Im Rahmen der Zulassungsplanung zum Bau der B 212n (Planfeststellungsverfahren) wird zudem Gegenstand sein, inwieweit im direkten Einflussbereich von Abschnitten der neuen Trasse durch Verkehrszunahmen im Netz ein weiteres Erfordernis zur Folgenbewältigung, z. B. entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), durch das Vorhaben ausgelöst wird.

Trassenoptimierung und Trassengestaltung

Anknüpfend an die oben dargestellte Variantenuntersuchung wurden in Bremen im Bereich der s1- und s2-Variante der länderübergreifenden Untersuchung unter der Bezeichnung VAR 12 (s1) und VAR 3 (s2) bzw. optimierte VAR 3 (s. Abb. 4) weitere Überlegungen in Bremen angestellt.

Abb. 4: vertieft untersuchte Trassenvarianten zum Übergabebereich Stedinger Brücke



Im Verfahren wurde lange Zeit davon ausgegangen (siehe frühzeitige Bürgerbeteiligung und vorgezogene Beteiligung der Träger öffentlicher Belange), dass nur Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen und sehr weit südlich, d. h. möglichst weit vom Kerngebiet Niedervieland abgerückt liegen, aus europarechtlicher und städtebaulicher Sicht verfolgt werden können. Aktuelle Kartierungen und Bewertungen der Naturschutzwertigkeiten (Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen B 212n VAR 3 (alt) und Var 12 (neu) im Wiedbrok; AG HANDKE & TESCH, Okt. 2006, FFH-Verträglichkeitsstudien; planungsgruppe grün, Juni und August 2007) haben jedoch gezeigt, dass die Variante 12 (s1) im Vergleich mit der optimierten Variante 3 nur geringfügig unterschiedliche Auswirkungen auf die betroffenen Natura 2000-Gebiete hat. Aufgrund der innerhalb des Wiedbroks nördlich verschwenkenden Variante 12 verbleiben - im Gegensatz zur optimierten Variante 3 - im südlichen Wiedbrok ausreichend große Flächen, die weiterhin eine Funktion als Wiesenvogellebensraum wahrnehmen können. Durch die Variante 12 werden außerdem in den untersuchten Jahren insgesamt weniger für das Gebiet Wert gebende Vogelarten erheblich betroffen als durch die optimierte Variante 3. Damit können in erheblichem Umfang die Bedenken der Bevölkerung, die eine Trassenführung möglichst weit weg von der Ortschaft Strom forderte, berücksichtigt werden.

Die sich aus der Situation im Raum ergebenden Besonderheiten - wie insbesondere die Querung der Ochtumdeiche und der Wiedbrokstraße - erfordern schon in der Phase der Flächennutzungsplanung und Trassenkonzeption relativ genaue Betrachtungen, um eine Beurteilung der Probleme zu ermöglichen. Insbesondere wird deutlich, dass der Ausbaumumfang und die insgesamt zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft wesentlich davon abhängig sind, ob im Bereich der Ortschaft Strom eine Anschlussstelle liegt. Entsprechend wird auf Ebene des Flächennutzungsplanes kein Verknüpfungspunkt dargestellt, da die zu erwartenden Kosten und die Belastungen für Natur und Landschaft höher gewertet wurden als mögliche städtebauliche Vorteile einer Verknüpfung. Wegen des Baugrundes wird die Straße voraussichtlich auf einem Aufschüttungsdamm (bis zu 1,50 m hoch) geführt werden. Die technische Ausführung der Deichquerung und die Querung der Wiedbrokstraße und einer damit im westlichen Teilabschnitt erforderlichen weitergehenden Hochlage sind noch nicht näher eingrenzbar (s. z. B. Lösungen über Deichschart, Tieferlegung Wiedbrokstraße etc.).

Vorgaben für die weitere Planung ergeben sich aus der Anforderung der auch weiterhin uneingeschränkten Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen, die Zufahrten mit mindestens 4,00 m Durchfahrtshöhe erfordert.

Der genaue Ausbaustandard ist nicht Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung, da die detaillierte Ermittlung und Festlegung der einzelnen Rahmenbedingungen erst im nachfolgenden Genehmigungsverfahren möglich ist.

Als Annahme für die Abschätzung der Umweltauswirkungen im Rahmen von verschiedenen Fachgutachten wurde aufgrund der seinerzeit vorliegenden Prognosen zur Verkehrsentwicklung davon ausgegangen, dass ein 2-streifiger Ausbaustandard (RQ 20) hinreichend sei. Neuere Verkehrsprognosen zeigen, dass dies im Maximalszenario für die Verkehre (Weserquerung ohne Maut, keine verkehrslenkenden Maßnahmen auf den Zulaufstrecken) nicht hinreicht. In der Abwägung wird dies berücksichtigt. Eine grundsätzliche Neubearbeitung verschiedener, schon öffentlich ausgelegter, Gutachten erscheint jedoch nicht erforderlich, da die grundsätzlichen Probleme der Umweltinanspruchnahme bei verschiedenen Trassenvarianten hiervon nur nachrangig betroffen sind und zudem den gesetzlichen Anforderungen zur Eingriffsminimierung entsprechend im weiteren Planungsforgang nach Wegen gesucht werden muss, den Ausbaustandard entsprechend gering zu halten.

So kann davon ausgegangen werden, dass sowohl durch verkehrslenkende Maßnahmen als auch über eine nach wie vor angestrebte Mauterhebung die Maximalszenarien für den Verkehr nur eine mögliche Variante darstellen, die gleichwohl in der Abwägung zu berücksichtigen sind.

Da auch bei einer etwas nach Norden verlegten anschlussfreien Trasse noch erhebliche Lärmbelastungen für einzelne Anwesen der Ortschaft Strom zu erwarten sind, wurde hier eine gesonderte Untersuchung angestellt, die die zu erwartende Belastungssituation abschätzt (Lärmuntersuchung B 212n, IBA Ingenieurbüro Roland Anhaus Dez. 06) und die verschiedenen Lärmschutzsituationen durchspielt. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen werden auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im nachfolgenden Genehmigungsverfahren (Planfeststellung nach § 17 FStrG) festgesetzt.

Die wichtigsten Abwägungsgesichtspunkte zwischen der optimierten Variante 3 und der Variante 12 sind zusammenfassend in Tab. 6 gegenübergestellt.

Tab. 6: Varianten im Bereich Stedinger Brücke: „Variante 12“ und Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen

| Betrachteter Bereich | Optimierte Variante 3 (Variante, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführt) | Variante 12 oder „Boxenlaufstalltrasse“ |
|---|---|--|
| Betroffenheit EU –Rechtl. Schutzgebiete | EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele. FFH-Gebiete: Keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele. (-) | EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele, jedoch größerer unzerschnittener Restraum im Wiedbrok, der weiterhin eine Funktion als Wiesenvogellebensraum wahrnehmen kann. FFH-Gebiete: Keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele. (+) |
| Umwelt (Abgase, Verlärmung) (kommunal) | Sehr hohe Belastungen bei derzeitigen Anwohnern der westlichen Stromer Landstraße (Stedinger Brücke) und der südlichen Wiedbrokstraße und für Teile eines möglichen Baugebietes im Wiedbrok. (-) | Sehr hohe Belastungen für Anwohner an der Wiedbrokstraße und im Bereich Stedinger Brücke. (+) |
| Umwelt (Flächenverbrauch; Biotope) (kommunal) | Bei optimierter Variante 3 geringer direkter Flächenverbrauch durch kürzeste Trasse; geringere Betroffenheit des Grabensystems. (+) | Durch das Entstehen einer Verschnittfläche zwischen alter Straßen- trasse und neuer Trasse größere Flächeninanspruchnahme in der Ochtumniederung (s. a. wertvolles Deichvorland). (-) |
| Ortsentwicklung Gestalterische Möglichkeiten (kommunal) | Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bauliche Erweiterung und Ortsgestaltung im Bereich Stedinger Brücke sehr eingeschränkt. (-) | Laut Verkehrsprognose (IVV Aachen, 2006) führt diese Variante zu sehr starker Verkehrsentslastung auf der Stedinger Brücke. Damit ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten in diesem Bereich (Verkehrsberuhigung, Anliegerstraße). (+) |
| Landwirtschaft (kommunal) | Betroffenheit durch Zerschneidung von Betriebszusammenhängen. (+) | Betroffenheit durch Zerschneidung von Betriebszusammenhängen, zusätzlich Betroffenheit eine Betriebsgeländes . (-) |

m Ergebnis der oben geschilderten Trassenvergleiche wird deutlich, dass die VAR 12 / „Boxenlaufstalltrasse“ sowohl den Vorteilen im Rahmen der kommunalen Abwägung durch weniger betroffene Anlieger und bessere Perspektiven der Ortsentwicklung als auch der Erfüllung der rechtlichen Anforderungen des § 34 BNatSchG entspricht.

Kohärenzsichernde Maßnahmen

Bei einer Realisierung des Straßenbauprojekts B 212n sind zur Sicherung des ökologischen Zusammenhangs des betroffenen NATURA 2000-Gebietes so genannte kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen. Diese sind - neben der Wahl der am geringsten die Schutzziele beeinträchtigenden Trasse und dem Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses - eine weitere unabdingbare Voraussetzung nach §§ 34 und 35 BNatSchG. Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, die Funktionen des Gebietes im Netz NATURA 2000 zu erhalten.

Unter Berücksichtigung von kumulativ wirkenden Vorhaben und der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Vermeidung) sind für folgende verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen:

- Sumpfohreule: Verlust des Bruthabitats von 1 Brutpaar; Verlust von Nahrungshabitaten; möglicher Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr.
- Wiesenlimikolen: Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten von Kiebitz, Uferschnepfe, Großer Brachvogel, Rotschenkel; möglicher Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr.

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung eignet sich für die Sumpfohreule (Brutfunktion) auf zwei bis drei ca. 1 ha großen Flächen oder einer mind. 5 ha großen Fläche in einem mind. 20 ha großen, ungestörten Gebiet die Entwicklung reliefreicher Hochstauden-Röhrichtkomplexe bzw. die sehr extensive Nutzung von Grünlandflächen. Die Maßnahmen können in der Waller Feldmark auf geeigneten, von der Stadtgemeinde oder der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellten Flächen erfolgen. Deshalb ist eine gesonderte Darstellung im Flächennutzungsplan nicht erforderlich. Konkrete Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 212n getroffen.

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung ist für die beeinträchtigten Bruthabitate von Wiesenlimikolen die Entwicklung von Grünlandlebensräumen geeignet. Bei der Konzipierung der Maßnahmen sind die artspezifischen Habitat- und Nutzungsansprüche zu berücksichtigen. Bei Maßnahmen innerhalb von EU-Schutzgebieten müssen diese über die ohnehin erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes, wie z. B. Auflagen des Vertragsnaturschutzes, hinausgehen. Die Maßnahmen müssen in einem großen zusammenhängenden Grünland-Areal liegen, da viele der Arten (insbesondere der Große Brachvogel) über einen großen Aktionsradius verfügen.

Bei der Festlegung des Umfangs kohärenzsichernder Maßnahmen sind die entsprechenden Ausgangswertigkeiten der Flächen, die erreichbaren Siedlungsdichten und die artspezifischen Habitatansprüche der durch das Vorhaben beeinträchtigten Wiesenlimikolen zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 für Wiesenlimikolen sind aufgrund der direkten Rückwirkung auf das betroffene EU-Vogelschutzgebiet vorrangig im südlich an die Trasse angrenzenden Wiedbrok durchzuführen. Die Flächennutzungsplanänderung stellt hierfür Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Wiedbrok nach § 5 Abs. 2 Nr. 10 BauGB dar.

Sofern im Wiedbrok nicht hinreichend geeignete Flächen verfügbar gemacht werden können, sind Flächen im Bremer Feuchtgrünlandring und im Naturraum Wesermarsch fachlich geeignet. Im Bremer Feuchtgrünlandring ist insbesondere die Verkabelung von Freileitungen zu prüfen, in der Wesermarsch Flächen in der nördlichen und südlichen Ochtmünderung sowie in den Kladdinger Wiesen, im Landkreis Wesermarsch Flächen in einem Suchraum beidseitig der B 212 in den Gemeinden Berne und Lemwerder. Die Flächen bzw. Maßnahmen müssen geeignet sein, die Lebensraumqualität für Wiesenbrüter zu erhöhen. Auf Flächen im Bremer Feuchtgrünlandring sollen diese Maßnahmen auf Flächen im Eigentum der Stadtgemeinde oder der Bundesrepublik Deutschland sichergestellt werden. Die konkreten Regelungen hierfür sind im Rahmen des Planfeststellungs-

verfahrens für die B 212n zu treffen. Auf eine Darstellung im Flächennutzungsplan wird darum verzichtet.

Ausgleichsmaßnahmen

Neben den Maßnahmen für die europäischen Schutzgebiete sind darüber hinausgehend zur Kompensation der nach der Durchführung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Die Anforderungen an derartige Maßnahmen werden im Umweltbericht detailliert schutzgutbezogen dargestellt.

Relevant für die Bemessung von Ausgleichsmaßnahmen ist nur die Darstellung der überörtlichen Hauptverkehrsstraße. Die Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) hat aufgrund ihrer Kürze und der Anpassung an das vorhandene Grabensystem und der Größe des verbleibenden Restraumes im Wiedbrok entscheidende Vorteile gegenüber allen anderen Varianten. Dennoch hat auch diese Variante erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Die kohärenzsichernden Maßnahmen werden in weiten Teilen auch die Anforderungen abdecken, die sich aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ergeben. Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen müssen jedoch auch darauf abzielen, die Beeinträchtigung für Bewohner und Erholungssuchende dieses Raumes und anderer Schutzgüter gering zu halten (z. B. Landschaftserlebnisfunktion) bzw. zu kompensieren (s. z. B. Aufwertung von Erholungsräumen; Gewässergestaltung). Maßnahmen zur Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaftserlebnisfunktion sind nach Möglichkeit in den Randbereichen des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ auf stadteigenen Flächen durchzuführen, um den Funktionsverlust im betroffenen Raum auszugleichen.

Vor der Bestimmung der Ausgleichsmaßnahmen sind die Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen (z. B. Lärmschutz, Parallelführung zu den Gräben, landschaftschonende Baustelleneinrichtung) zu berücksichtigen, die im Umweltbericht ausführlich dargestellt sind.

Wegfall Sandentnahme

Im Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 ist die Sandentnahmestelle Strom als Gewinnungsbereich für Aufspülsande für Hafen- und Industrieansiedlung dargestellt. Aus heutiger Sicht ist die Sandentnahmestelle aufgrund einer Vielzahl von Gründen an dieser Stelle nicht mehr erforderlich bzw. umsetzbar:

- Durch den Verzicht auf die gewerblichen Bauflächen im sog. Niedervieland III sind die benötigten Sandmengen deutlich geringer.
- Die laufenden Aufspülungen für Gewerbeansiedlungen im Niedervieland werden zu einem hohen Anteil mit Außenwesersanden vorgenommen. Mit dem Außenwesersand stehen auch mittelfristig zur Baugrundverbesserung gut geeignete und große Sandmengen zur Verfügung.
- Da der gesamte Bereich der Sandentnahmen zum EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ gehört, wäre ein Abbau nur bei fehlender Alternative und bei zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses möglich. Dieses kann angesichts der vorhandenen Wesersande nicht belegt werden.

Wegfall Grünflächen

Zur Abgrenzung der Sandentnahme zu den Wohnbauflächen und zur Gebietsgliederung im Fall einer weiteren Überprägung durch Industrieansiedlungen wurden im Flächennutzungsplan Grünflächen dargestellt, deren Notwendigkeit mit der Aufgabe der Sandentnahme nicht mehr gegeben ist und somit entfallen.

Kampfmittel

Im Planbereich ist mit Kampfmitteln zu rechnen.

Altablagerungen

In der Stromer Feldmark, nördlich der Stromer Landstraße befinden sich zwei Altablagerungen, die im Bodeninformationssystem der Stadtgemeinde Bremen erfasst sind und deren Flächen erheblich verunreinigt sind (Altablagerung Nr. A°271.0002 (Bauschutt, Klärschlamm und Hausmüll) und Altablagerung Nr. A°271.0005 (Boden, vermischt mit Bauschutt und Ziegelresten). Die verunreinigten Flächen tangieren nicht den Trassenbereich, sind aber bei weiteren Planungen - z. B. von Ausgleichsflächen – zu berücksichtigen.

D) Planinhalt

Die Darstellung von Sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen verläuft in neuer Form. Die Darstellung für Abgrabungen entfällt. Die Darstellung von Grünflächen entfällt zugunsten von Flächen für die Landwirtschaft. Die Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wird zur Wahrung der Kohärenz des EU-Schutzgebietsnetzes und notwendiger Kompensation vergrößert.

E) Umweltbericht

Auf den beigefügten Umweltbericht, der Teil der Begründung ist, wird verwiesen.

F) Finanzielle Auswirkungen / Gender

1. Finanzielle Auswirkungen

Keine.

2. Gender

Der Planinhalt berührt in diesem Fall keine Gender-Aspekte.

Für Entwurf und Aufstellung
Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Im Auftrag

gez. Höing

Bremen, 11. Juni 2009

.....
Senatsdirektor

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Einleitung | 1 |
| 2 | Unterlagen für die Umweltprüfung (Umweltbericht) | 3 |
| 3 | Beschreibung der Darstellungen des Änderungsplans | 4 |
| 4 | Ziele des Umweltschutzes | 5 |
| 4.1 | Beschreibung der Ziele | 5 |
| 4.2 | Berücksichtigung der Ziele bei der Aufstellung des Änderungsplans | 8 |
| 5 | Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten für die B 212n und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe | 9 |
| 5.1 | Vorbemerkung..... | 9 |
| 5.2 | Varianten..... | 9 |
| 5.3 | Mensch..... | 14 |
| 5.4 | Tiere und Pflanzen | 18 |
| 5.5 | Boden..... | 19 |
| 5.6 | Wasser | 20 |
| 5.6.1 | Grundwasser..... | 20 |
| 5.6.2 | Oberflächengewässer | 20 |
| 5.7 | Klima | 21 |
| 5.8 | Landschaft..... | 21 |
| 5.9 | Kultur- und sonstige Sachgüter..... | 22 |
| 5.10 | NATURA 2000 | 22 |
| 5.10.1 | Verträglichkeitsstudie 2003..... | 22 |
| 5.10.2 | Verträglichkeitsstudie 2007 | 23 |
| 5.10.2.1 | Europäisches Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE 2918-401) | 23 |
| 5.10.2.2 | Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (DE 2918-370)..... | 24 |
| 5.10.2.3 | Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) / „Untere Delme, Hachte, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331) | 24 |
| 5.10.2.4 | Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (kumulative Wirkungen)..... | 25 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.11 | Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange (n. pgg 2008)..... | 26 |
| 5.11.1 | Sachlage | 26 |
| 5.11.2 | Aufgabenstellung | 27 |
| 5.11.3 | Ergebnisse Natura 2000-Gebietsschutz | 27 |
| 5.11.4 | Ergebnisse Artenschutz | 29 |
| 5.11.5 | Zusammenführung der Ergebnisse | 29 |
| 5.12 | Optimierung der Varianten im Wiedbrok | 30 |
| 5.13 | Berücksichtigung angrenzender Bereiche | 31 |
| 5.14 | Zwischenfazit | 32 |
| 6 | Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft | 34 |
| 6.1 | Auswirkungen auf den Menschen | 34 |
| 6.1.1 | Lärm | 34 |
| 6.1.2 | Luftschadstoffe | 35 |
| 6.1.3 | Funktionsbeziehungen / Trennwirkungen und Verlust von Baugebieten | 35 |
| 6.1.4 | Landschaftsbild / Erholung | 35 |
| 6.1.5 | Kultur- und sonstige Sachgüter | 37 |
| 6.2 | Auswirkungen auf Natur und Landschaft | 37 |
| 6.2.1 | Tiere und Pflanzen | 37 |
| 6.2.2 | Boden | 40 |
| 6.2.3 | Wasser | 40 |
| 6.2.4 | Klima / Luft | 41 |
| 6.2.5 | Nullvariante | 42 |
| 7 | FFH-Verträglichkeitsprüfung/Ausnahmeprüfung..... | 44 |
| 7.1 | Verträglichkeitsprüfung Natura 2000..... | 44 |
| 7.2 | Ausnahmeprüfung..... | 44 |
| 7.2.1 | Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses | 45 |
| 7.2.2 | Alternativenprüfung | 46 |
| 7.2.3 | Maßnahmen zur Kohärenzsicherung | 49 |
| 7.2.4 | Ausnahmebegründung..... | 51 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 8 | Artenschutzrechtliche Prüfung..... | 52 |
| 8.1 | Aufgabenstellung | 52 |
| 8.2 | Rechtliche Grundlagen..... | 52 |
| 8.3 | Prüfung der 64. Änderung des FNP..... | 53 |
| 8.3.1 | Betroffenheiten..... | 53 |
| 8.3.2 | Vermeidungsmaßnahmen..... | 53 |
| 8.3.3 | Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) | 53 |
| 8.3.3.1 | Wiesenvögel..... | 54 |
| 8.3.3.2 | Röhrichtbrüter | 54 |
| 8.3.3.3 | Standortgebundene Brutvogelarten | 54 |
| 8.3.3.4 | Rastvögel | 55 |
| 8.3.3.5 | Fledermäuse | 55 |
| 8.3.4 | Ausnahmebegründung..... | 56 |
| 9 | Vermeidung, Verminderung und Kompensation der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen..... | 58 |
| 9.1 | Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen | 58 |
| 9.2 | Kompensationsmaßnahmen | 59 |
| 9.2.1 | Maßnahmenkonzept | 59 |
| 9.2.2 | Flächen für Kompensationsmaßnahmen | 60 |
| 10 | Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind..... | 62 |
| 11 | Geplante Maßnahmen der Überwachung | 63 |
| 12 | Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichts | 64 |

1 EINLEITUNG

Die Deputation für Bau hat am 26.01.2001 einen Planaufstellungsbeschluss für die 100. (neu: 64.) Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen (1983) gefasst.

Zwecke der Änderung ist die Linienbestimmung einer Trasse der B212n zwischen der Bundesautobahn A 281 (Anschlussstelle Bremen-Strom) und der niedersächsischen Landesgrenze (Übergabebereich nördlich der bestehenden Ochtumquerung Stromer Landstraße). Änderungsbereich ist das Niedervieland in den Teilbereichen Wiedbrok, westliche Stromer Feldmark sowie die südlichen Bereiche des Niedervielandes III –West und –Ost am Hasenbürener Umdeich.

Der Trassenverlauf der B 212 auf bremischem Gebiet wurde nach einer vorgezogenen Trägerbeteiligung im Jahr 2004 sowie auf Grund von Anregungen und Bedenken im Anhörungsverfahren (2004), nach Prüfung der Umweltauswirkungen und insbesondere nach Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der betroffenen NATURA 2000 - Gebiete den planerischen Erfordernissen angepasst. Der im Rahmen der vorgezogenen Trägerbeteiligung verschickte Planentwurf stellte bereits grundsätzlich denselben Änderungsbereich, jedoch eine südlich verlaufende Trasse (optimierte Variante 3) dar, die direkt durch den Ortsteil Strom zur Stedinger Brücke führte. Der jetzige - allgemein als „Boxenlaufstalltrasse“ bezeichnete - Verlauf (Variante 12) führt nördlich an Strom vorbei.

Der nunmehr dargestellte Trassenentwurf greift den Übergabepunkt auf, der von der niedersächsischen Raumordnungsbehörde (Bezirksregierung Weser-Ems) am 30. September 1996 landesplanerisch festgestellt ist und der auch im Rahmen des laufenden niedersächsischen Raumordnungsverfahrens als Vorzugsvariante überprüft wird.

Das 64. Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren wird nach dem BauGB in der Fassung des EAG Bau vom 23.09.2004 weitergeführt. Der Plan unterliegt der Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung nach §14b Abs. 1 UVPG insbesondere aufgrund seines Rahmen setzenden Charakters für den UVP-pflichtigen Ausbau einer Bundesfernstraße. Nach § 2 Abs. 4 BauGB 2004 wird bei der Aufstellung von Bauleitplänen für die Belange des Umweltschutzes die Umweltprüfung nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Plans ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Die Umweltprüfung wird in diesem Umweltbericht dokumentiert, dessen Inhalte von der Stadtgemeinde Bremen auf Grundlage der Anlage 1 zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB festgelegt wurden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung für den Plan. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sowie der Trägerbeteiligung des Planentwurfs (§ 3 Abs.2 und § 4 Abs. 2 BauGB) wird der Umweltbericht Dritten zugänglich gemacht und muss ihnen die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Darstellungen für das Vorhaben betroffen werden können.

Die Umweltprüfung in diesem Verfahren bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann (§ 2 Abs. 4 S. 3 BauGB), somit auf den konkreten Planungsstand des Vorhabens und den für das Flächennutzungsplanverfahren gebotenen Detaillierungsgrad.

Gem. § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB in Verbindung mit § 17 UVPG wird die Umweltprüfung für die B 212n in dem zeitlich nachfolgenden und sonst auf dem Flächennutzungsplan aufbauenden fernstraßenrechtlichen Genehmigungsverfahren auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt.

Nachfolgend sind die für die Umweltprüfung erforderlichen Angaben zur 64. Flächennutzungsplanänderung Seehausen/Strom B 212n dargestellt. Neben den Auswirkungen der Bundesstraße B 212n werden Auswirkungen der Rücknahme der Sandentnahme im Wiedbrok einbezogen, soweit umweltrelevante Aspekte betroffen sind.

Da das Projekt B 212n innerhalb eines bekannt gemachten Europäischen Vogelschutzgebietes und teilweise innerhalb von gelisteten FFH-Gebieten liegt, ist eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG durchzuführen (s. dazu Kap. 7).

Neben der Darstellung der relevanten Unterlagen für die Umweltprüfung (Kap. 2) und den Inhalten des Änderungsplans (Kap. 3) werden in Kapitel 4 die Ziele des Umweltschutzes beschrieben. In Kapitel 5 folgt der Variantenvergleich mit der Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten für die B 212n. Die Auswirkungen der Planung (also der mit der Flächennutzungsplanänderung verfolgten Variante) werden in Kapitel 6 beschrieben. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Kap. 7) und die artenschutzrechtliche Prüfung (Kap. 8) sind separate Verfahrensbestandteile und werden daher in eigenständigen Kapiteln behandelt. Die Kapitel 9, 10 und 11 enthalten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie ein Kompensationskonzept, geben Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der im vorliegenden Umweltbericht getroffenen Angaben und stellen geplante Maßnahmen zur Überwachung dar. Die allgemein verständliche Zusammenfassung enthält Kapitel 12.

2 UNTERLAGEN FÜR DIE UMWELTPRÜFUNG (UMWELTBERICHT)

Als Grundlage der Umweltprüfung wurden folgende Gutachten herangezogen, die öffentlich ausgelegt werden und gemeinsam mit der nachfolgenden Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen den Umweltbericht nach § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB darstellen:

1. FFH-Studie zur B 212n im Niedervieland, Bremen; 2. Fassung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
2. B 212n Teilstück Bremen: FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des Besonderen Schutzgebietes (EU-Vogelschutzgebiet) DE 2918-401 „Niedervieland“ (V SchRL); planungsgruppe grün, Bremen; Juli 2007
3. B 212n Teilstück Bremen: FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung DE 2918-370 „Niedervieland – Stromer Feldmark“); planungsgruppe grün, Bremen; Juli 2007
4. B 212n Teilstück Bremen: Studie zur FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331); planungsgruppe grün, Bremen; Juli 2007
5. Umweltverträglichkeitsstudie zur B 212n in Bremen, Variantenbetrachtung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
6. Neubau der B 212n zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen / Bremen – Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg
7. Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n, IVV Aachen, Dezember 2006
8. Lärmuntersuchung B 212n, IBA Ingenieurbüro Roland Anhaus, Dezember 2006

Zusätzlich zugrunde gelegt wurden:

9. Konzept für Maßnahmen zur Sicherung des Europäischen Netzes „Natura 2000“ (Kohärenzsicherungsmaßnahmen); planungsgruppe grün, Bremen; März 2004
10. Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2004
11. Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; planungsgruppe grün, Bremen; August 2007
12. Voreinschätzung der Ökologischen Auswirkungen B 212n VAR 3 (alt) und VAR 12 (neu) im Wiedbrok; AG Handke & Tesch, Oktober 2006
13. Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich der Auswirkungen auf artenschutzrechtliche Belange (planungsgruppe grün 2008)
14. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Neubau der B 212n, Abschnitt Harmenhausen (L 875) bis Landesgrenze Niedersachsen/Bremen (Bioconsult 2007)
15. B 212n – Abschnitt II (Harmenhausen – Landesgrenze NI/HB bzw. A 281), Verkehrliche Wirkungen verschiedener Führungen und Verknüpfungskonzepte, Kurzbericht, SSP Consult, März 2009

3 BESCHREIBUNG DER DARSTELLUNGEN DES ÄNDERUNGSPLANS

Die B 212n soll als Verbindung zwischen der Autobahn A 281 und dem Unterweserraum gebaut werden. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom 04. Oktober 2004) ist das Vorhaben als „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden. Die B 212n wird in ost-westlicher Richtung vom Güterverkehrszentrum (GVZ) in Richtung der Ortschaft Strom (bestehende Ochtumbrücke/Wiedbrokstraße) geführt. Sie verbindet die A 281 im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Strom mit der links der Weser geplanten B 212n/L 877).

Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens wird für die B 212n aus derzeitiger Sicht möglicherweise ein ca. 20 m breiter Querschnitt mit 4 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung erforderlich sein. In Anlehnung an vergleichbare Straßenbauprojekte auf Marschböden wird die Gradiente vermutlich bis zu 1,50 m über Geländeoberkante auf der durchgehenden Strecke verlaufen und steigt zur geplanten Verknüpfung mit der A 281 an. Über das Bauverfahren im Einzelnen, die technische Ausführung der Deichquerung, die Querung der Wiedbrokstraße und eine damit im westlichen Teilabschnitt erforderliche weitergehende Hochlage wird im Planfeststellungsverfahren entschieden. Dies betrifft auch die endgültige Ausbaubreite.

Die B 212n quert die Grünland-Grabenareale des Wiedbrok und schließt an das bestehende Straßennetz in Niedersachsen an. Der Übergabepunkt nach Niedersachsen liegt ca. 225 m nördlich der bereits bestehenden Ochtumquerung der Stromer Landstraße (umgangssprachlich Boxenlaufstalltrasse). Auf bremischen Gebiet hat die B 212n vom Knotenpunkt der A 281 bis zur Landesgrenze nach Niedersachsen eine Trassenlänge von ca. 1,5 km (ohne Anbindung an die Stromer Landstraße und Wiedbrokstraße).

Die B 212n ist derzeit im Flächennutzungsplan Bremen mit einem sogenannten Übergabepunkt „Mühlenhaus“ an der Landesgrenze am Hasenbürener Umdeich dargestellt. Diese Trassenführung entspricht der im Rahmen der geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten (s. Kap. 5) untersuchten Variante 1a. Die geltende seinerzeitige landesplanerische Feststellung für die B 212n im niedersächsischen Abschnitt sieht einen Übergabepunkt rd. 300 m nördlich der Stedinger Brücke vor. Dieser wird in einem aktuellen Raumordnungsverfahren überprüft. Die dort verfolgte Vorzugsvariante deckt sich mit der Darstellung im vorliegenden Verfahren. Die Durchführung des Flächennutzungsplans-Änderungsverfahrens ist notwendig, um den Erfordernissen des europäischen Naturschutzrechtes gerecht zu werden und um für den bremischen Abschnitt der B 212n in enger Abstimmung zu den niedersächsischen Planungen einen Netzschluss mit dem niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen ist Voraussetzung für die Linienbestimmung der B 212n nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Im Zuge der 64. FNP-Änderung findet - neben der Trassenänderung der B 212n - eine Rücknahme der im Flächennutzungsplan 1983 (Fassung vom 31.05.2001) vorgesehenen Sandentnahme im Wiedbrok und eines Teils der vorgesehenen Grünflächen statt. Diese Flächen werden künftig als Flächen für Landwirtschaft dargestellt. Weitere Flächen im Änderungsbereich, die nicht durch die Straße selbst belegt sind, werden überwiegend als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Flächen für Landwirtschaft) umgrenzt.

4 ZIELE DES UMWELTSCHUTZES

4.1 BESCHREIBUNG DER ZIELE

Nachfolgende, in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegte umweltbezogene Ziele sind als Grundlage der Bewertung der Umweltauswirkungen des Plans heranzuziehen.

BELANGE DER MENSCHLICHEN GESUNDHEIT

Hinsichtlich umweltbezogener Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit (§ 1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB) ist in Bezug auf die spezifischen Auswirkungen des Plans bei der Umweltprüfung § 50 BImSchG zu berücksichtigen.

BELANGE DER WASSERWIRTSCHAFT UND DES HOCHWASSERSCHUTZES

Westlich der Landesgrenze Bremen-Niedersachsen im Außendeichsbereich der Ochtum liegt ein gemäß § 32 (1) Satz 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) gesetzlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet (Hochwasserschutzpolder), das per Verordnung am 01.07.1978 ausgewiesen wurde. Gemäß § 3 der Verordnung ist das Überschwemmungsgebiet von Bebauung grundsätzlich freizuhalten. Sofern Verkleinerungen des Retentionsraumes entstehen, sind diese zu ersetzen.

Gebiete, die bei Hochwasser überschwemmt werden können oder deren Überschwemmung dazu dient, Hochwasserschäden zu mindern, sind nach §31a des Wasserhaushaltsgesetzes (geändert durch das Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes vom 03.05.2005; Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 26, Bonn, 09.05.2005) zu schützen.

BELANGE DES NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZES

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Landschaft (§ 1 BauGB, i.V.m. § 1 Abs. 2 Nr. 13 BremNatSchG): ist in Bezug auf die spezifischen Auswirkungen des Plans bei der Umweltprüfung zu berücksichtigen:

Die Landschaft ist in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit auch wegen ihrer Bedeutung als Erlebnis- und Erholungsraum des Menschen zu sichern. Ihre charakteristischen Strukturen und Elemente sind zu erhalten oder zu entwickeln. Beeinträchtigungen des Erlebnis- und Erholungswerts der Landschaft sind zu vermeiden. Zum Zwecke der Erholung sind nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen zu schützen und, wo notwendig, zu pflegen, zu gestalten und zugänglich zu erhalten oder zugänglich zu machen. Vor allem im siedlungsnahen Bereich sind ausreichende Flächen für die Erholung bereitzustellen. Zur Erholung im Sinne des Satzes 4 gehören auch natur- und landschaftsverträgliche sportliche Betätigungen in der freien Natur.

LANDSCHAFTSPROGRAMM BREMEN

Gem. Landschaftsprogramm Bremen (SUS 1991) wird für den Raum Wiedbrok / Ortschaft Strom der Erhalt und die Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Grünland-Grabenareale mit extensiver Nutzung und hohen Wasserständen gefordert. Fließgewässer sollen als vielgestaltige Lebensräume mit Röhrichten erhalten und entwickelt werden. Der dörfliche Charakter der Siedlung Strom ist zu erhalten.

In Bezug auf den geplanten Verlauf der B 212n im Niedervieland ist gemäß Landschaftsprogramm Bremen das „Ergebnis einer Umweltverträglichkeitsstudie zu berücksichtigen“.

LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIETE

Aufgrund der hohen Wertigkeit des Niedervielandes für den Vogel- und sonstigen Artenschutz wurde das Gebiet nach Maßgabe den sich aus der EU-Vogelschutz- und Fauna-Flora-Habitatrichtlinie ergebenden Anforderungen zum Zweck des Erhaltes der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes im August 2006 als Landschaftsschutzgebiet „Niedervieland – Wiedbrok – Stromer Feldmark“ ausgewiesen. Das Schutzgebiet hat eine Größe von ca. 904 ha.

Schutzzweck ist die Erhaltung, Entwicklung und Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in diesem wesentlichen Teilbereich der unteren Ochtumniederung, der noch als offener Landschaftsraum mit großflächigem und störungsarmem Grünland-Graben-Areal mit seinem reichen Arteninventar verblieben ist. Schutzzweck ist weiterhin der Erhalt und die Entwicklung dieses Gebietes als Lebensraum spezieller, an diese Verhältnisse angepasster Pflanzen- und Tiergemeinschaften mit zum Teil stark gefährdeten Arten als Teil des europäischen Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 mit dem Europäischen Vogelschutzgebiet DE 2918-401 „Niedervieland“ und den Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung DE 2918-370 „Niedervieland-Stromer Feldmark“ und DE 2918-371 „Bremische Ochtum“ (s. u.).

Alle Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, sind unter besonderer Beachtung des § 2b Abs. 1 BremNatSchG und nach Maßgabe näherer Bestimmungen der Rechtsverordnung nach § 18 BremNatSchG verboten und bedürfen der Befreiung nach § 48 BremNatSchG.

Im angrenzenden niedersächsischen Bereich liegen die Landschaftsschutzgebiete DEL 003 (Hemmelskamp), 004 (Sandhauser-Engelbartsbrake) und DEL 008 (Ochtumniederung). Von den Bestimmungen der entsprechenden Rechtsverordnungen nach § 26 NNatG kann entsprechend § 53 (1) NNatG eine Befreiung erteilt werden.

GESCHÜTZTE BIOTOPE NACH § 22A BREMNATSchG

Bestimmte Biotope unterliegen aufgrund ihrer Ausprägung einem Schutz nach § 22a BremNatSchG. Im Raum Wiedbrok sind dies wertvolle Grünlandbestände (seggen-, binsen- und hochstaudenreiches Nassgrünland) sowie Röhrichte, Sumpf und naturnahe Kleingewässer. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der geschützten Biotope führen können, sind verboten und bedürfen der Ausnahme nach § 48 (4) BremNatSchG.

NATURA 2000-GEBIETE

Das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ (DE 2918-401) mit einer Gesamtfläche von 1.246 ha wurde am 02. Mai 2003 im Bundesanzeiger bekannt gegeben und im August 2006 per LSG-Verordnung nach nationalem Recht unter Schutz gestellt. Es umfasst das Niedervieland mit Vorder-, Hinter- und Duntzenwerder, den Wiedbrok, die Stromer Feldmark sowie Brokhuchting (seit 1998 unter Naturschutz). Schutzzweck des Gebietes ist die Erhaltung und Entwicklung großflächiger, von Gräben durchzogener Feuchtgrünlandgebiete als Brut- und Nahrungsgebiet für Wiesenvögel sowie als Rastgebiet u. a. für Wiesenlimikolen. Röhricht- und Gehölzstrukturen bzw. marschentypische Fließgewässer sollen als Brut- und Nahrungshabitat, sowie regelmäßig überflutete und vernässte Grünlandgebiete als Rastgebiet für Zugvögel und Wintergäste und als Brutgebiete für Vogelarten dieser Lebensräume erhalten und entwickelt werden.

Das FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (DE 2918-370) ist Teil der Gebietsliste für die atlantische Region (veröffentlicht im Amtsblatt der EU am 15.01.2008). Im Mühlenhauser Fleet und den angrenzenden Gräben gibt es große Vorkommen des Steinbeißers.

Schlammpeitzgervorkommen sind nur marginal verbreitet, die Art ist nicht signifikant für das FFH-Gebiet. Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind die Sicherung, Erhaltung und Entwicklung eines günstigen Zustandes der Populationen der naturraumtypischen Kleinfischarten, insbesondere des Steinbeißers und Schlammpeitzgers, die Erhaltung der Funktionen des Mühlenhauser Fleets und sonstiger Gewässer mit Ausbreitungs- und Verbindungsfunktion sowie die Erhaltung und Verbesserung des vernetzten Grabensystems im Grünland als Lebensraum für die Grabenfischarten Steinbeißer und Schlammpeitzger.

Das FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) erstreckt sich entlang der Ochtum vom Bereich der Kreuzung mit der BAB A 1 über den Park links der Weser (B 75) und das Naturschutzgebiet „Ochtumniederung bei Brokhuchting“, südlich entlang der Ortschaft Strom bis zur Stedinger Brücke (L 877, Landesgrenze Bremen-Niedersachsen). Das FFH-Gebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 50 ha. Auf niedersächsischer Seite – die Landesgrenze ist in der Flussmitte – liegt das FFH-Gebiet „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331). Erhaltungsziel ist die Durchgängigkeit der Ochtum als Wanderstrecke von Fluss- und Meerneunaugen sowie für den Lachs. Darüber hinaus ist ein günstiger Erhaltungszustand der vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und –Arten anzustreben.

Alle vorgenannten FFH-Gebiete sind in einer „ersten aktualisierten Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der atlantischen biogeografischen Region“ enthalten (Entscheidung der Kommission vom 12. November 2007 (2008/23/EG), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L12 vom 15.01.2008).

Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebiet in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG / § 26c Abs. 2 BremNatSchG).

Abweichend darf ein Projekt gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG / § 26c Abs. 2 BremNatSchG nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

BESONDERER ARTENSCHUTZ

Hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange ist § 42 BNatSchG zu berücksichtigen. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten unmittelbar und sind ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. Die Ausnahmen des § 43 Abs. 8 sind zu berücksichtigen. Demnach kann von den Verboten des § 42 BNatSchG im Einzelfall eine Ausnahme zugelassen, wenn z. B. zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art geltend gemacht werden können. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/ EWG weitergehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG und Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 79/409/EWG sind zu beachten. Es dürfen keine unüberwindbaren Hindernisse in Bezug auf den besonderen Artenschutz bestehen.

4.2 BERÜCKSICHTIGUNG DER ZIELE BEI DER AUFSTELLUNG DES ÄNDERUNGSPLANS

Die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes erfolgt auf allen Ebenen der Planung:

- Bei der Varianten- und Alternativenprüfung für die B 212n mit dem Ziel einer Trassierung mit den geringsten Auswirkungen auf die Umwelt.
- Bei der eigentlichen Entscheidung über die Planänderung.
- Bei der Festlegung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, insbesondere von Maßnahmen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Europäischen Schutzgebiete. Zur Kompensation der verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes werden Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ (Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) dargestellt.

5 ÜBERSICHT ÜBER DIE WICHTIGSTEN GEPRÜFTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR DIE B 212N UND ANGABE DER WESENTLICHEN AUSWAHLGRÜNDE

5.1 VORBEMERKUNG

Im Spätsommer 2007 haben in Bremen und Niedersachsen die öffentlichen Auslegungen der Unterlagen zum Flächennutzungsplanänderungsverfahren bzw. Raumordnungsverfahren B 212n stattgefunden. Dazu ist eine Vielzahl von Stellungnahmen eingegangen. Hauptkritikpunkt sind dabei die für die verschiedenen Gutachten verwendeten Datengrundlagen im Laufe des gesamten Verfahrens seit 2003 und die jeweils daraus entwickelten Entscheidungen. Es ist festzustellen, dass die für das Flächennutzungsplanänderungsverfahren Bremen (FNP) und das Raumordnungsverfahren Niedersachsen (ROV) erarbeiteten Unterlagen (insbesondere Variantenbetrachtung (UVS und FFH-Studie) 2003, Grobprüfung 2007, FFH-Studie 2007) z. T. auf unterschiedlichen Datengrundlagen basieren.

Auf Grund der langen Verfahrensdauer wurde es erforderlich, die Beurteilungsgrundlagen stets auf dem aktuellen Stand zu halten, um die planerischen Entscheidungen sach- und fachgerecht treffen zu können. Dazu wurden neben den Gutachten der biologischen Erfassungen auch die prognostizierten Verkehrszahlen fortgeschrieben und die Planung entsprechend angepasst. Daraus haben sich in den ausgelegten Verfahrensunterlagen insofern „Widersprüche“ ergeben, als dass beispielsweise der konkretisierten Planung angepasste Untersuchungsräume zugrunde gelegt wurden. So konzentrierte sich die Variantenuntersuchung aus 2003 (UVS und FFH-Verträglichkeitsstudie) auf den Bremer Raum. Das Ergebnis des Variantenvergleichs 2003 mit dem nach Maßgabe des europäischen Naturschutzes erforderlichen Ausschluss von Varianten mit einem Übergabepunkt „Mühlenhaus“ wurde im Rahmen einer Grobprüfung im Raumordnungsverfahren Niedersachsen überprüft. Diese Grobprüfung erfolgte länderübergreifend. Es wurde somit ein gegenüber dem Variantenvergleich 2003 erweitertes Untersuchungsgebiet zugrunde gelegt.

Für die 64. FNP-Änderung wurden alle verfügbaren Gutachten (s. Kap. 2) ausgewertet und entsprechend dem jeweils aktuellsten Stand im Rahmen der Planung berücksichtigt. Die inhaltlichen Defizite der Umweltverträglichkeitsstudie 2003 und der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 aufgrund der fortgeschriebenen Planungsgrundlagen insbesondere in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben und die Länge wurden erkannt und die Aussagen im vorliegenden Umweltbericht entsprechend fortgeschrieben. Die im Rahmen einzelner Stellungnahmen angezweifelte nach § 34 Abs. 3 BNatSchG alternative Trassenführung auf Bremer Gebiet mit einem Übergabepunkt ca. 225 m nördlich der bestehenden Ochtumbrücke wurde Anfang 2008 im Rahmen einer Überprüfung der Varietenauswahl bestätigt (s. dazu Kap. 5.11).

5.2 VARIANTEN

Nachfolgend werden die unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Bauleitplans zu prüfenden Varianten (anderweitige Lösungsmöglichkeiten), in Bezug auf ihre Umweltauswirkungen dargestellt. Konzeptalternativen, Standortalternativen, technische Alternativen und die Nullvariante bzw. ein Ausbau der Stomer Landstraße sind zum Erreichen der Ziele der Planung aus folgenden Gründen nicht geeignet:

Konzeptalternativen zum Straßenneubau wurden bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung ausgeschieden. Der Zweck des Bundesstraßenneubaus – die verbesserte Anbindung des Unterweserraums an das Bundesfernstraßennetz und den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst – würde damit nicht erreicht (s. Kap. 7.2.2).

Es gibt keine Standortalternativen für den Bau der B 212n, weil der Zwangspunkt für alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten der B 212n die Verknüpfung mit der A 281/ Merkurstraße ist (s. Kap. 7.2.2).

Als technische Alternativen kommen die aufgeständerte Hochlage bzw. die Führung im Tunnel zwischen der geplanten Verknüpfung mit der A 281 und der geplanten Anbindung an den niedersächsischen Abschnitt der B 212n westlich der Ochtum in Betracht. Eine Führung der B 212n in aufgeständerter Hochlage stellt aufgrund der daraus resultierenden noch erhöhten Störwirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet keine Alternative dar. Ein Tunnelbau in offener Bauweise scheidet wegen der baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete bei einer Bauzeit von ca. 4 Jahren aus. Der Bau eines Tunnels im Bohrverfahren ist ebenfalls unrealistisch, da aus bautechnischen Gründen die Überdeckung des Tunnelscheitels mindestens 1 Durchmesser des Tunnelquerschnittes (ca. 10-12 m) unter Gelände angeordnet werden muss (s. Kap. 7.2.2). Eine Nullvariante stellt für Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes gemäß § 1 FstrAbG im Normalfall keine Alternative dar, sondern wäre das Ergebnis unlösbarer Konflikte. Im Rahmen der Umweltprüfung dient die Nullvariante jedoch als Messlatte für vorhabensbedingte Veränderungen (s. Kap. 6.2.5).

Ein Ausbau der Stromer Landstraße kann hingegen eine Alternative darstellen, wenn sie dem geforderten naturschutzfachlichen Vermeidungsgebot dient, das Verkehrsziel erfüllt, wirtschaftlich zumutbar und städtebaulich-raumordnerisch realisierbar ist. Aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse, der durch den Neubau der B 212n vermeidbaren Belastung der Anlieger einschließlich einer Schule, des wenig tragfähigen Baugrundes und der bestehenden, im Zuge der Baumaßnahme aufrechtzuerhaltenden Infrastruktur ist ein den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen gerechter Ausbau der vorhandenen Stromer Landstraße keine realistische und zumutbare Alternative (s. Kap. 7.2.2).

Ausführliche Darstellungen zur Nullvariante und zur Alternativenprüfung sind in den Kapiteln 6.2.5 und 7.2.2 enthalten.

Geprüfte Linienvarianten

Im Verlauf der Planung, insbesondere im Rahmen der erforderlichen Abstimmung mit Niedersachsen wurden die in die Prüfung einbezogenen Linienführungen kontinuierlich dem Planungserfordernissen und dem Erkenntnisfortschritt angepasst.

Im Rahmen der „FFH-Studie zur B 212n im Niedervieland, Bremen“; 2. Fassung; (Bioconsult, Bremen; Oktober 2003) und der „Umweltverträglichkeitsstudie zur B 212n in Bremen, Variantenbetrachtung“ (Bioconsult, Bremen; Oktober 2003) wurden die in Abbildung 1 dargestellten Varianten 1, 1a, 3, 6 und 12 im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen einschließlich der Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele der Natura-2000-Gebiete geprüft.

Ziel der UVS war die Ermittlung der unter Umweltgesichtspunkten günstigsten Variante auf dem Gebiet des Landes Bremen. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie wurden die Auswirkungen dieser Varianten auf die Schutz- und Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete betrachtet.

Grundlage beider Studien waren ein 2-streifiger Ausbau (RQ 14) und eine Verknüpfung mit der Wiedbrokstraße (s. Abbildung 1). Das Verkehrsaufkommen für den Prognosehorizont 2015 wurde mit 19.600 Kfz/24 h (19% LKW-Anteil) zugrunde gelegt.

Die Variante 3 wurde Anfang 2004 auf Grund neuer Kenntnisse der ökologischen Wertigkeiten, des strikten Vermeidungs- und Verminderungsgebots nach EU-Recht und unter Berücksichtigung der in Kap. 4. genannten Ziele des Umweltschutzes weiterentwickelt und als opti-

mierte Variante 3 im Rahmen der vorgezogenen Trägerbeteiligung 2004 zunächst als Vorzugsvariante weiterverfolgt (s. Abbildung 1, siehe auch Kap. 5.12).

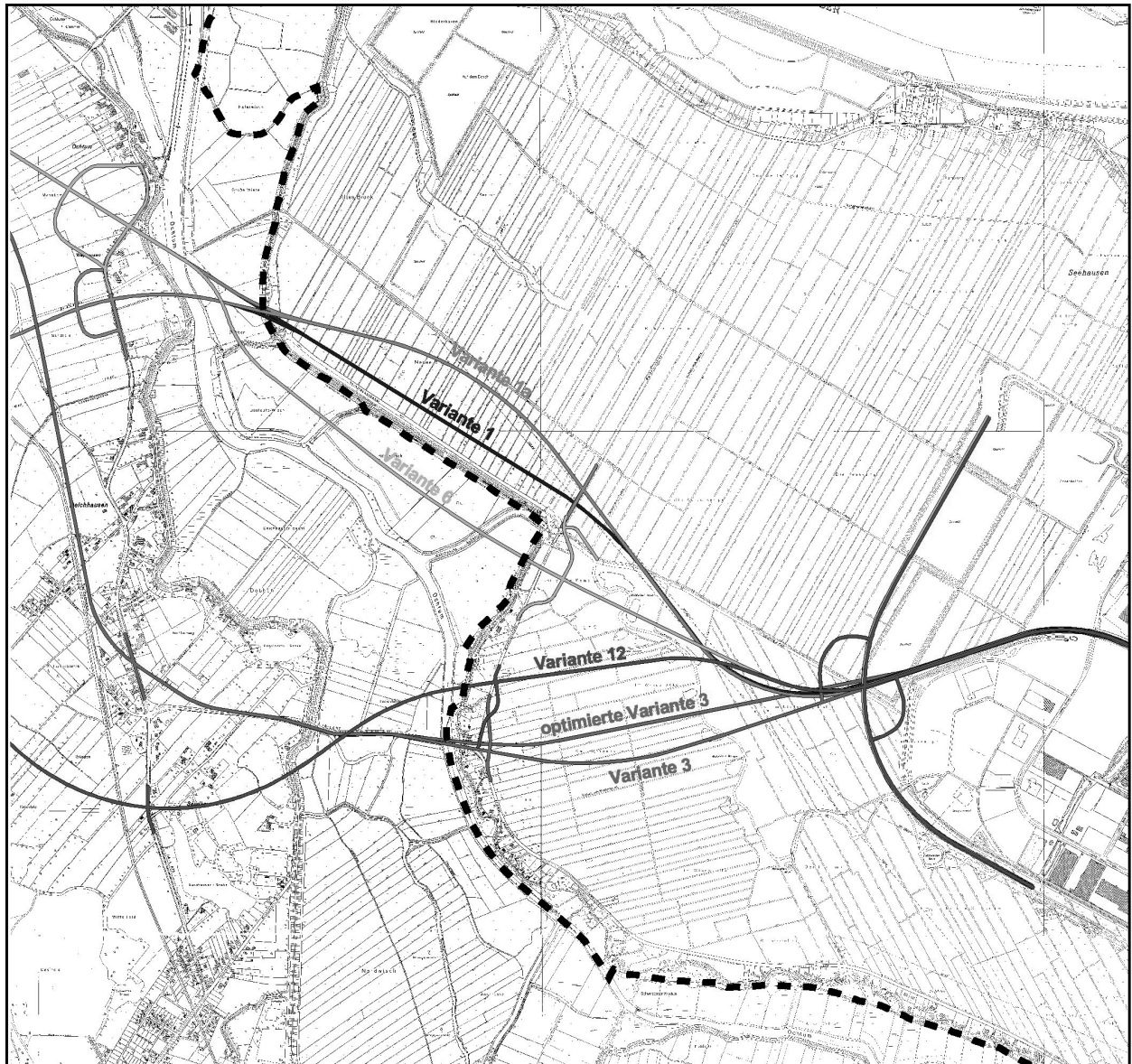


Abbildung 1: Varianten der B 212n mit Anschluss an die Wiedbrokstraße (Stand 2004)

Im Zuge der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren in Niedersachsen am 22.03.2004 wurde der sachliche und räumliche Untersuchungsrahmen (14.05.2004) festgelegt. In der Festlegung heißt es:

„Als Alternativen eines Neubaus der B 212n in Niedersachsen sind die mit landesplanerischer Feststellung vom 30.09.1996 raumordnerisch festgelegte Linienführung (im damaligen Raumordnungsverfahren Variante 12) sowie die im Rahmen der agrarstrukturellen Entwicklungsplanung aus landwirtschaftlicher Sicht vorgeschlagene Alternative zu untersuchen.

Als Trassenalternativen zu den beiden vorgenannten Varianten sind in den Verfahrensunterlagen

- a) eine Trasse mit einem Übergabepunkt „Mühlenhaus“ (s. RO-Unterlagen 1995/96)
- b) die sog. Keller-Groth-Trasse
- c) der Trassenvorschlag des Stromer Beirats sowie
- d) der Trassenvorschlag der Bürgerinitiative „Freies Deich- und Sandhausen“ (Wesertrasse) darzustellen und einer Grobprüfung zu unterziehen.“

Die Grobprüfung wurde als länderübergreifende Betrachtung Niedersachsen/Bremen konzipiert, um die verschiedenen Übergabebereiche mit ihren jeweiligen Linienvorschlägen frühzeitig zu beurteilen. Als Ergebnis sollten der künftige Übergabebereich und die dort vertiefend zu untersuchenden Linienvarianten für das weitere Verfahren nachvollziehbar vorausgewählt werden.

Für die Übergabebereiche „Stromer Landstraße“ und „Mühlenhaus“ wurden verschiedene Linien geprüft, die geeignet erschienen, die großräumigen Untersuchungsvarianten des niedersächsischen Teils der B 212n anzubinden. Zusätzlich erfolgte die Beurteilung wesernaher Linienvarianten mit Übergabebereich nördlich von „Mühlenhaus“.

Die Beurteilung erfolgte anhand der Themenfelder

- Straßenbau / Verkehr,
- EU-Schutzgebiete,
- Naturschutz,
- Wasserwirtschaft,
- Siedlung und
- Landwirtschaft.

Für jedes Themenfeld wurden die Bewertungen anhand von sachbezogenen Einzelkriterien auf Grundlage vorliegender Informationen durchgeführt.

Zusätzlich zu den in Abbildung 1 dargestellten Varianten wurden die in Abbildung 2 dargestellten Varianten in die Grobprüfung einbezogen. Für die W1-Variante und die vom Beirat Strom vorgeschlagene Variante (d2) wurde im Rahmen der Grobprüfung festgestellt, dass sie nicht geeignet sind, die Vorhabensziele zu erfüllen und somit Linien ohne Aussicht auf Realisierung darstellen. Die W1-Variante kann die verkehrlichen Ziele nicht erfüllen, da die Anbindung an die A 281 im Tunnelbereich erfolgen müsste. Sämtliche Fahrbeziehungen könnten nur unterirdisch und unter sehr hohem konstruktiven Aufwand realisiert werden. Auch Aspekte der Verkehrssicherheit sprechen gegen die W1-Variante, da die Entwurfsgeschwindigkeit der Anschlussstelle im Zuge der Einfädung von der B 212n auf die A 281 deutlich geringer ist als die geplante Durchfahrtsgeschwindigkeit im Tunnel. Die vom Beirat Strom vorgeschlagene Variante (d2) erfüllt wegen der vergleichsweise kurzen Folge von Verschwenkungen nicht die verkehrstechnischen Anforderungen an eine Bundesfernstraße.

Es sind nur solche Alternativen zu prüfen, die ernsthaft in Betracht kommen. Davon kann bei der W1- und der d2-Variante nicht ausgegangen werden. Sie werden daher nicht weiter betrachtet.

Für die W2-Variante (s. Abbildung 2) wurde im Rahmen der Grobprüfung festgestellt, dass sie die mit dem Vorhaben verbundenen Ziele zwar unzureichend erfüllt und hohe Betroffenheiten für Landwirtschaft und Siedlungen verursacht. Da entsprechend des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) aber eine Alternative auch dann zu betrachten ist, wenn sich bestimmte Ziele nur suboptimal entwickeln lassen, ist die W2-Variante in die Betrachtungen der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten einzubeziehen.

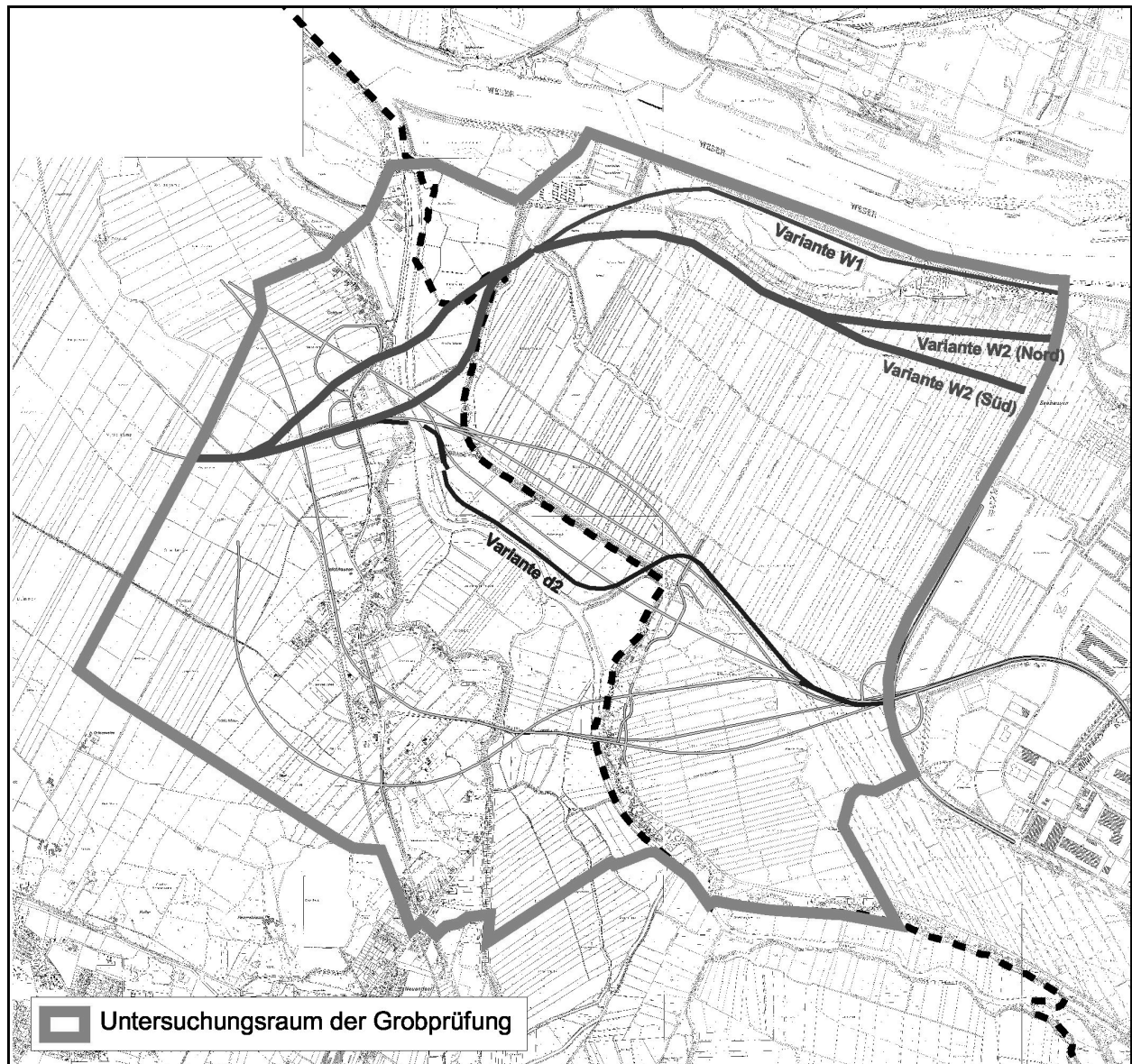


Abbildung 2: zusätzliche Varianten der Grobprüfung

Schon seit der im Dezember 2009 vorgelegten aktualisierten Verkehrsprognose ist im Planfall 2b (Übergabe-Punkt Stromer Landstraße / Boxenlaufstall-Trasse) mit ca. 25.500 Kfz/24h (18,4% LKW-Anteil) von einem so hohen Verkehrsaufkommen auf der B 212n auszugehen, dass auf dem Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Bremen-Strom und der Verknüpfung mit der L 875 ist daher möglicherweise ein 4-streifiger Querschnitt (RQ 20) erforderlich wird (dies wurde durch die VQWU im April 2009 bestätigt). Die entsprechenden Verkehrsmengen gelten für die Maximalszenarien (ohne Maut). In der Landesplanerischen Feststellung vom April 2009 ist die Maßgabe der Prüfung eines einbahnigen, zweistreifigen Querschnittes in Richtung A 281 enthalten. Die Frage des endgültigen Ausbaus wird erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren geklärt werden. Eine Verknüpfung mit der Wiedbrokstraße erscheint derzeit aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht als nicht sinnvoll. Auch städtebauliche Gründe sprechen dagegen.

Nachfolgend werden die geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten für die B 212n in Bezug auf ihre entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen und die wesentlichen Auswahlgründe für die nunmehr verfolgte Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) dargestellt. Nach

Lage der Dinge zu prüfende anderweitige Lösungsmöglichkeiten waren die Varianten 1, 1a, optimierte Variante 3, die Variante 6 (Keller-Groth-Trasse) und die im Rahmen der Grobprüfung behandelten wesernahen W2-Varianten (Nord und Süd). Da diese Varianten im Rahmen der Grobprüfung nicht ausgeschieden wurden, sind sie zumutbar im Sinne des Erreichens des mit dem Vorhaben verfolgten Zieles. Alle Varianten erfüllen, wenn auch mit Unterschieden, die verkehrlichen Ziele und lösen keine Konflikte aus, die nicht im Rahmen einer Entwurfsplanung unter Berücksichtigung der fachgesetzlichen Bestimmungen zum Schutz des Menschen und der Umwelt lösbar wären. Der Rahmen der Zumutbarkeit ist erst überschritten, wenn festgestellt wird, dass die Mehranstrengungen zur Umsetzung eines Vorhabens außerhalb jeden vernünftigen Verhältnisses zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen (zur Zumutbarkeit s. auch Kap. 7.2.2).

Grundlage der nachfolgenden Ausführungen sind insbesondere die Umweltverträglichkeitsstudie 2003 soweit sie vor dem Hintergrund der geänderten technischen Planung nach wie vor Bestand hat. Die inhaltlichen Defizite aufgrund der fortgeschriebenen Planungsgrundlagen insbesondere in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben und die Länge wurden erkannt und die Aussagen im vorliegenden Umweltbericht entsprechend korrigiert. Weitere Grundlagen sind die FFH-Verträglichkeitsstudie nach § 34 BNatSchG sowie die Ergebnisse der Grobprüfung. Der betrachtete Untersuchungsraum entspricht dem der Grobprüfung (Abbildung 2).

5.3 MENSCH

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch umfassen Leben, Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen. Die Auswirkungen berühren die Teilfunktionen Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie Erholungs- und Freizeitfunktion. Hinsichtlich der Wohn- und Wohnumfeldfunktion gilt, insbesondere aus Gründen des verkehrslärmbezogenen Immissionsschutzes, dass es bei den siedlungsnahen Trassenalternativen zu deutlich stärkeren Beeinträchtigungen kommt als bei den siedlungsfernen. Aus diesem Grund ist die optimierte Variante 3 bei den baubedingten Beeinträchtigungen am schlechtesten zu beurteilen, da sich hier die Nähe zu den Wohngebieten besonders stark auswirkt. Entscheidungsrelevant für eine Linienführung sind baubedingte Auswirkungen nicht, da sie von dauerhaften (anlage- und betriebsbedingten) überlagert werden.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen ergeben sich aus dem Verlust von Flächen für die Erholungsnutzung sowie der Beeinträchtigung von zwischenörtlichen Beziehungen. Alle Varianten führen zu Zerschneidungswirkungen zwischen den Ortsteilen Strom und Seehausen/Hasenbüren, die Varianten 3 und 12 zusätzlich zu Zerschneidungswirkungen im Ortsteil Sandhausen. Maßgeblich für Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung sind betriebsbedingte Auswirkungen.

Entsprechend § 50 BImSchG sind Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden. Alle Varianten führen betriebsbedingt (Immissionen von Lärm und Luftschadstoffen) zu einer deutlichen Entlastung der Siedlungsbereiche an der Stomer Landstraße bis auf den Abschnitt direkt östlich der Stedinger Brücke (s. u.).

Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Im Bereich Sandhausen/Neuendee (L 875, s. Abbildung 3) steigt bei einer Realisierung der Varianten 1, 1a, 6 und W2 südlich der Einmündung der L877 der Verkehr von rd. 11.500 Kfz/24h (Nullvariante) auf rd. 20.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2015. Bei einer Realisierung

der optimierten Variante 3 und der Variante 12 wird hier mit knapp 22.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2015 die nahezu gleiche Verkehrszunahme wie für die Varianten 1, 1a, 6 und W2 prognostiziert.

In Deichhausen (s. Abbildung 3) nimmt der Verkehr bei einer Realisierung der Varianten 1, 1a, 6 und W2 zwischen der Einmündung der L877 und der geplanten Verknüpfung mit der B 212n von heute rd. 7.000 Kfz/24h auf rd. 20.000 Kfz/24h im Jahr 2015 zu. Damit werden im niedersächsischen Abschnitt auch die Lärmimmissionen zunehmen (eine Verdoppelung des Verkehrs entspricht einer Zunahme des Schallpegels um 3 dB(A). 3 dB(A) sind der Wert, ab dem die meisten Menschen eine Änderung des Schallpegels erst wahrnehmen). Die optimierte Variante 3 und die Variante 12 führen in Deichhausen zu einer Entlastung von derzeit ca. 7.000 Kfz/24h auf ca. 2.000 Kfz/24h.

Im Bereich der Stromer Landstraße in Bremen (s. Abbildung 3) führen die Varianten 1, 1a und 6 zu einer sinkenden Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2015 auf ca. 800-1.100 Kfz/24h. Die Entlastungswirkung der W2-Varianten ist für die Stromer Landstraße mit 1.700 Kfz/24h geringer. Eine Realisierung der optimierten Variante 3 bzw. der Variante 12 führt auf der Stromer Landstraße zur vergleichsweise stärksten Verringerung der Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Kfz/24h (Nullvariante) auf ca. 500-800 Kfz/24h.

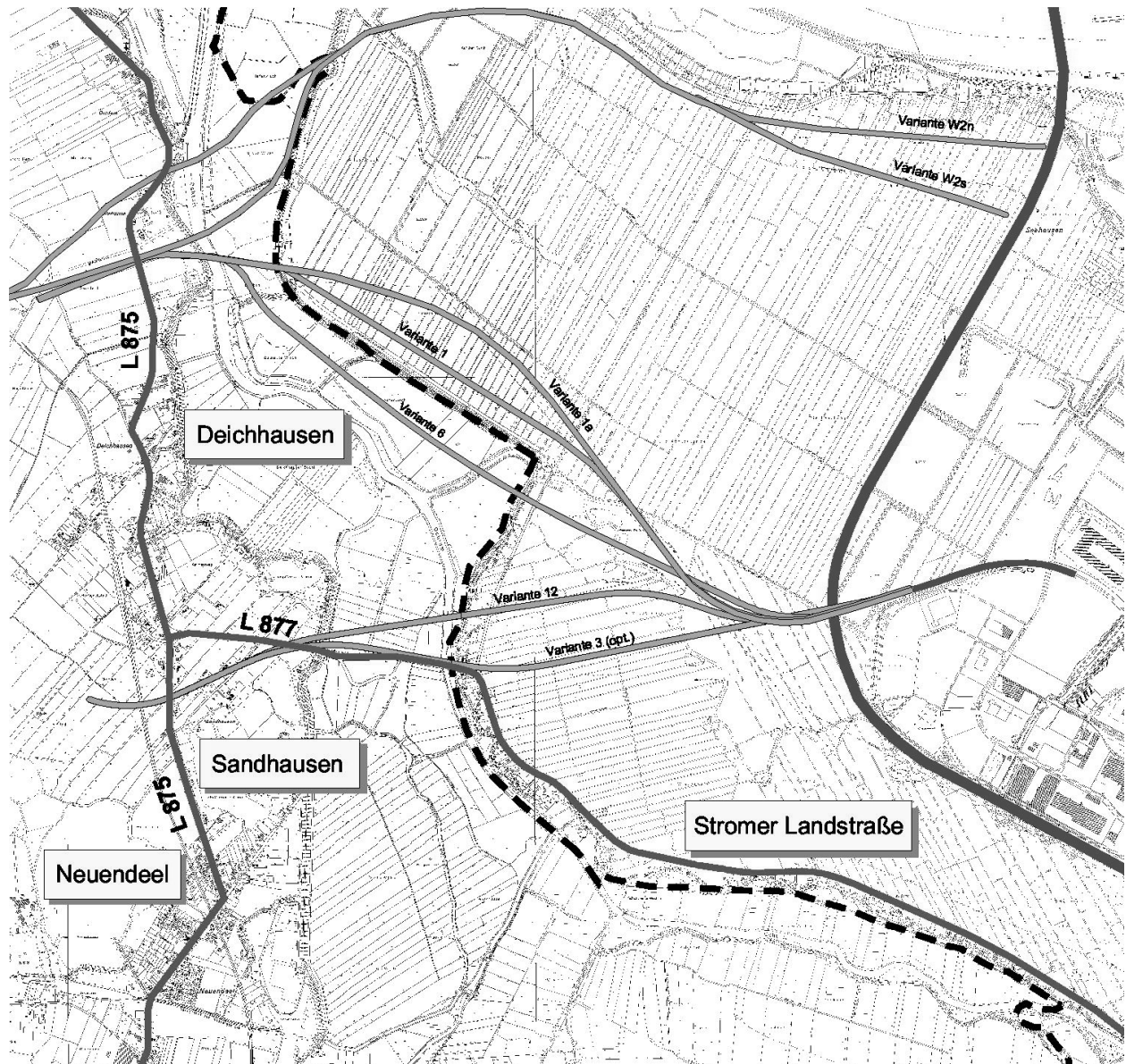


Abbildung 3: Varianten der B 212n und bestehendes Straßennetz

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme auf der L875 bei den Varianten 1, 1a, 6 und W2 die optimierte Variante 3 und die Variante 12 als günstigste Varianten für Deichhausen darstellen. Die Auswirkungen im Bereich Neuendeel sind bei allen Varianten vergleichbar. Die W2-Varianten (Nord und Süd) verursachen aufgrund ihrer Parallellage zu der Ortschaft Hasenbüren sehr hohe Beeinträchtigungen und führen zur vergleichsweise geringsten Entlastung der Stromer Landstraße (Prognosefall 1.700 Kfz/24h) bei etwa gleichen Belastungen der L875 (Prognosefall ca. 20.000 Kfz/24h) wie durch die anderen Varianten.

Bei einem Fokus ausschließlich auf die Auswirkungen im Land Bremen gilt, dass bei den im bremischen Abschnitt siedlungsfernen Varianten (1, 1a und 6) mit einem Übergabebereich Mühlenhaus durch Lärmimmissionen nur ein vergleichsweise kleiner, durch Einzelhausbebauung charakterisierter Bereich direkt betroffen wäre. Durch die Varianten 1, 1a, 6 und W2 sind Bereiche direkt betroffen, die bezüglich der verkehrlichen Belastung z. Zt. keine bzw. eine sehr geringe Vorbelastung aufweisen. Bei den Varianten 3 (opt.) und 12 ist insgesamt ein Bereich betroffen, der zurzeit schon durch die Stromer Landstraße eine Vorbelastung aufweist. Für das Schutzgut Mensch ist in diesem Fall durch die starken Lärmimmissionen in

den bewohnten Bereichen im Nahbereich der optimierten Variante 3 diese – neben den W2-Varianten – am ungünstigsten zu bewerten. Die Variante 12 ist vor allem deswegen gegenüber der optimierten Variante 3 günstiger, da sie in einem größeren Abstand zur Ortschaft Strom verläuft. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die optimierte Variante 3 bzw. die Variante 12 zu stärkeren Entlastungen der Stromer Landstraße führen als alle anderen Varianten.

Die Betrachtungen zu den verkehrlichen Auswirkungen der B 212n dürfen jedoch nicht auf den bremsischen Teil beschränkt werden. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer länderübergreifenden Betrachtung (s. auch Grobprüfung) stellen insgesamt die optimierte Variante 3 und die Variante 12 die in Bezug auf die durch den prognostizierten Verkehr verursachten Gesamtimmissionen günstigsten Varianten dar, da durch die Varianten 1, 1a und 6 eine deutliche Verkehrszunahme auf der L 875 in Deichhausen zu erwarten wäre. Die optimierte Variante 3 und die Variante 12 bieten hingegen sogar eine deutliche Entlastung von Deichhausen gegenüber dem Prognose-Nullfall und dem Analyse-Fall (Ist-Zustand) sowie eine größere Entlastung der Stromer Landstraße. Die um ca. 2.000 Kfz/24h gegenüber den anderen Varianten (ca. 22.000 Kfz/24 h statt ca. 20.000 Kfz/24 h durch die Varianten 1, 1a, 6 und W2) höhere auf der Stedinger Straße verursachte Verkehrsmenge der optimierten Variante 3 bzw. der Variante 12 führt nicht zu so einer stärkeren Belastung von Sandhausen/Neuendeel, die voraussichtlich spürbar wäre.

Die Belastung mit bzw. die Entlastung von Luftschadstoffen und Lärmimmissionen verhält sich entsprechend den prognostizierten Zu- und Abnahmen der Verkehrsmengen. Dies gilt analog auch für Wohnumfeldfunktionen wie die Nutzbarkeit und Querungsmöglichkeit des Straßenraumes für Fußgänger und Radfahrer.

Freizeit- und Erholungsfunktion

Bezüglich der Freizeit- und Erholungsfunktion führen alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen, da sie den siedlungsnahen Freiraum zerschneiden und Wegebeziehungen beeinträchtigen.

Das Niedervieland als weiträumiger Erholungsbereich (LANDSCHAFTSPROGRAMM BREMEN 1991) und die angrenzende, weitgehend unvorbelastete Ochtumniederung haben aufgrund der hohen Landschaftsbildqualität eine besondere Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitfunktion. Auf dem Hasenbürener Umdeich führt ein Rad-/Wanderweg entlang und es bietet sich aufgrund der exponierten Lage auf dem Deich die Möglichkeit zur Aussicht. Die Varianten 1, 1a und 6 verlaufen auf vergleichsweise langer Strecke überwiegend parallel zu dem Rad-/Wanderweg auf dem Deich. Die Erholungs- und Freizeitfunktion wird in diesen Bereichen insbesondere durch Lärmimmissionen deutlich eingeschränkt. Auch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 durchlaufen zwar Bereiche mit einer hohen Landschaftsbildqualität. Es werden jedoch für die Erholungsfunktion bedeutsame Aussichtspunkte bzw. Wegestrecken mit Ausblick in die Ochtumniederung und Wegeverbindungen deutlich geringer von Lärmimmissionen betroffen. Im Bereich Sandhausen sind bei den Trassenvarianten 3 und 12 wertvolle Erholungsgebiete betroffen.

Zusammenfassung Schutzgut Mensch

Für die optimierte Variante 3 und die Variante 12 gibt es gegenüber den Varianten 1, 1a, 6 und W2 Vorteile in Bezug auf die Entlastungswirkungen insgesamt (Stromer Landstraße, L875 Deichhausen). Aufgrund der von der Bebauung entlang der Stromer Landstraße abgerückten Variante 12 ist diese gegenüber der optimierten Variante 3 und allen anderen Varianten als günstigste für das Schutzgut Mensch abzuleiten.

5.4 TIERE UND PFLANZEN

Die Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere fasst die Aspekte Biotoptypen, Avifauna, Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellen und Vegetation der Gräben zusammen. Die Beeinträchtigungen resultieren im Wesentlichen aus unmittelbaren Lebensraumverlusten und, insbesondere bei der Avifauna, aus optischen und akustischen Störreizen durch den Straßenverkehr bzw. durch Bautätigkeiten. Bei der Ermittlung der günstigsten Trasse für Tiere und Pflanzen ist das Ergebnis des Variantenvergleichs nicht einheitlich.

So wird bei den Teilaspekten Biotoptypen die optimierte Variante 3 mit Fokus auf den Bremer Teil als günstigste Variante eingeschätzt, weil sie die insgesamt kürzeste Streckenführung hat und die Ochtum im Nahbereich der bestehenden Stedinger Brücke quert. Die Trassenbereiche aller Varianten unterscheiden sich in Bezug auf die Biotopausstattung zwar nicht grundsätzlich voneinander. Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist jedoch festzustellen, dass die optimierte Variante 3 sowie die Varianten 12 und 6 günstiger zu beurteilen sind als die Varianten 1, 1a und W2, da sie auf einer deutlich kürzeren Strecke Biotoptypen von hoher bis sehr hoher Bedeutung, aber auf einer vergleichsweise langen Strecke Biotoptypen von nur allgemeiner bis geringer Bedeutung durchlaufen. Die Variante 6 sowie die Varianten 1 und 1a sind nachteilig gegenüber der optimierten Variante 3 und der Variante 12 zu beurteilen, da durch sie vergleichsweise mehr besonders geschützte Biotope überbaut werden. Die optimierte Variante 3 hat gegenüber der Variante 12 Vorteile, da die Ochtum im Bereich der bereits bestehenden Querung gekreuzt wird.

In Bezug auf die Avifauna sind die optimierte Variante 3 und Variante 12 günstiger zu beurteilen als alle anderen Varianten. Die Varianten 1 und 1a beeinträchtigen Schwerpunktverhalten von Brut- und Rastvögeln im Niedervieland III-Ost und –West direkt, die Variante 6 wirkt in den Betrachtungsraum hinein. Durch die Varianten 1, 1a und 6 werden Wechselbeziehungen zwischen dem Niedervieland und der Ochtumniederung beeinträchtigt. Im direkten Vergleich der optimierten Variante 3 und der Variante 12 ergeben sich Vorteile der Variante 12, da diese den Wiedbrok nicht mittig durchschneidet und somit weiterhin Lebensraumfunktionen für die Avifauna wahrgenommen werden können. Außerdem sind insgesamt weniger Brutreviere betroffen. Durch die Führung der W2-Varianten kommt es zu Störungen von zwei der wertvollsten Rastgebiete in Bremen, dem Duntzenwerder und dem Vorder-/Hinterwerder. Sie lösen Beeinträchtigungen kaum ersetzbarer Wertigkeiten aus. Darüber hinaus bemerkenswert sind auch die Brutvogelvorkommen auf dem Spülfeld Hasenbüren, das in Teilbereichen von den W2-Varianten durchquert wird. Diese Varianten sind in Bezug auf die Avifauna als sehr ungünstig zu beurteilen. Die Rastvogelvorkommen westlich Deichhausen sind durch alle Varianten gleichermaßen betroffen.

Die optimierte Variante 3 verläuft überwiegend parallel zu den Grabenlebensräumen (Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und Vegetation) im Wiedbrok und verursacht auch unter Berücksichtigung ihrer kurzen Streckenführung daher diesbezüglich und mit Fokus auf die Auswirkungen in Bremen die geringsten Beeinträchtigungen. Vergleichsweise günstig wirken sich hier auch die Varianten 12 und 6 aus. Im Bereich der Varianten 1, 1a und der W2-Varianten sind insgesamt mehr Grabenlebensräume mit ihren Funktionen für Flora und

Fauna betroffen. Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist jedoch festzustellen, dass die Varianten 12 und 6 in der Ochtumniederung Grabenlebensräume mit hoher Bedeutung für die Libellenfauna und die Grabenvegetation durchschneiden. Die Varianten 1, 1a, 6 und W2 durchschneiden westlich von Deichhausen im Gegensatz zur optimierten Variante 3 und der Variante 12 Grabenlebensräume mit hoher Bedeutung für die Fischfauna. Durch die *Varianten 1, 1a und W2 werden die insgesamt höchsten Beeinträchtigungen von Grabenlebensräumen ausgelöst.*

Aufgrund der im Vergleich zu den grabengebundenen Teilaspekten deutlich größeren Lebensraumverluste bei den Biotoptypen und der Avifauna werden diese beiden Aspekte in der UVS stärker gewichtet als die Teilaspekte Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und Grabenvegetation. Ein weiteres Kriterium bei der Gewichtung der Teilaspekte ist die Wiederherstellbarkeit der zerstörten bzw. beeinträchtigten Strukturen und Funktionen. Dabei ist die Wiederherstellung von reichhaltigen Grabenstrukturen eher zu realisieren, als die Schaffung großer zusammenhängender Vogellebensräume als Brut- und Rasthabitat und die Entwicklung von Biotoptypen auf Sonderstandorten. Auf dieser Grundlage wären die optimierte Variante 3 und die Variante 12 als günstigste Varianten für das Schutzgut Tiere und Pflanzen mit Vorteilen für die Variante 12 zu bewerten.

In der Grobprüfung wird dargestellt, dass die optimierte Variante 3 und die Variante 12 im Gegensatz zu den anderen Varianten zu Beeinträchtigungen von Fledermausquartieren im Bereich Sandhauser Brake führen. Unter Berücksichtigung der möglichen Betroffenheiten von Fledermäusen im Bereich Sandhausen wären die optimierte Variante 3 und die Variante 12 als nachteilig gegenüber den anderen Varianten zu beurteilen, auch wenn Maßnahmen für Fledermäuse (Lenkungskonzepte, Fledermauskästen, Kollisionsschutz) vergleichsweise leichter umsetzbar sind als die Realisierung großflächiger Maßnahmen für die Avifauna.

In der Gesamtschau wird unter Vorsorgeaspekten insgesamt keine der Varianten als günstigste Variante für das Schutzgut Tiere und Pflanzen bewertet.

Alle betrachteten Varianten der B 212n durchlaufen das bekannt gemachte Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ sowie die gelisteten Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) „Niedervieland - Stromer Feldmark“, „Bremische Ochtum“ und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“(s. dazu Kap. 5.10).

5.5 BODEN

Während der Bauphase kommt es durch das Überschüttverfahren und die Baustellenabwicklung zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen. Weite Teile des Untersuchungsgebietes werden von der normalen Flussmarsch gebildet.

Die Neuversiegelung durch die B 212n auf bremischem Gebiet ist bei den Varianten 1, 1a und den W2-Varianten aufgrund der Streckenlänge am größten. Das Ausmaß der Neuversiegelung auf bremischem Gebiet ist bei der optimierten Variante 3, Variante 12 und Variante 6 demgegenüber niedriger und untereinander vergleichbar. Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist mit Blick auf das Untersuchungsgebiet der Grobprüfung festzustellen, dass alle Varianten zwar überwiegend im Bereich von Flussmarschen verlaufen. Zwischen Deichhausen und Neuendeel sind jedoch Podsol-Gleye vorhanden, die empfindlicher gegenüber Nähr- und Schadstoffeinträgen sind als reine Marschböden. Die stofflichen Vorbelastungen entlang stärker befahrener Straßen sind im Bereich der parallel bzw. z. T. auf der Trasse der derzeitigen L 877 (Stromer Landstraße) verlaufenden optimierten Variante 3 am größten.

Unter Berücksichtigung des Vermeidungsgebots wären aufgrund der Vorbelastungen mit der optimierten Variante 3 zwar die geringsten zusätzlichen Auswirkungen zu erwarten. Diese

Variante verläuft jedoch – wie auch die Variante 12 – auf einer längeren Strecke als die anderen Varianten über Böden mit einer geringeren Speicher- und Reglerfunktion. Da die übrigen Bodenverhältnisse im Untersuchungsraum weitgehend homogen sind, lassen sich diesbezüglich keine entscheidungserheblichen Unterschiede feststellen, aus denen sich eine Vorzugsvariante ableiten ließe. Die Längenunterschiede zwischen den Varianten (Weservarianten, Varianten Mühlenhaus, Varianten Strome Landstraße) betragen im Untersuchungsgebiet der Grobprüfung jeweils ca. 10%. Diese Unterschiede werden als nicht entscheidungserheblich eingestuft. Somit ist auch der Grad der Flächeninanspruchnahme bzw. der Versiegelung als Kriterium nicht geeignet, eine Vorzugsvariante festzulegen.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass aus den Betroffenheiten des Schutzguts Boden und unter Berücksichtigung der insgesamt vergleichbaren Gesamtlängen aller Varianten innerhalb des Betrachtungsraumes der Grobprüfung nur geringfügige Unterschiede abgeleitet werden. Eine insgesamt günstigste Variante für das Schutzgut Boden wird daher nicht abgeleitet.

5.6 WASSER

5.6.1 GRUNDWASSER

Die anlagebedingten (Infiltrationsflächenverluste durch Neuversiegelung) und betriebsbedingten (verkehrsbedingter Schadstoffeintrag) Beeinträchtigungen resultieren v. a. aus der Trassenlänge der jeweiligen Varianten im Betrachtungsraum. Daher kommt es bei den Varianten 1, 1a und den W2-Varianten, die aufgrund ihres längeren Trassenabschnittes in Bremen eine höhere Neuversiegelung und größere „Schadstoffkorridore“ aufweisen als die Varianten 3, 6 und 12 zu stärkeren Beeinträchtigungen. Die Unterschiede zwischen den Varianten 3 (opt.), 6 und 12 sind vergleichsweise gering und die Beeinträchtigungen geringer als bei den Varianten 1, 1a und den W2-Varianten. Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist mit Blick auf das Untersuchungsgebiet der Grobprüfung festzustellen, dass alle Varianten Gebiete durchlaufen, die aufgrund des geringen Grundwasserflurabstandes (< 2 m) als grundwassergeprägt zu bezeichnen sind. Sie haben aber aufgrund der Bodenverhältnisse in Bezug auf die Ergiebigkeit/Qualität des oberen Grundwasserleiters eine insgesamt geringe Bedeutung. Die optimierte Variante 3 und die Variante 12 laufen im Bereich von Sandhausen in unmittelbarer Nähe von Sandböden, deren oberer Grundwasserleiter eine sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen besitzt. Die beiden Varianten sind diesbezüglich zwar nachteilig gegenüber den anderen Varianten. Ein linienentscheidendes Kriterium ist dies jedoch nicht, da die Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten durch technische Maßnahmen gewährleistet werden kann. Eine günstigste Variante kann nicht ermittelt werden.

5.6.2 OBERFLÄCHENGEWÄSSER

Ein Vergleich der Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer ergibt sich im Wesentlichen aus der Überbauung von Gewässern, der Inanspruchnahme von gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten und verkehrsbedingtem Schadstoffeintrag. Mit Fokus auf die Auswirkungen in Bremen gehen aufgrund der Trassenlängen die größten Beeinträchtigungen durch Überbauung von Gewässern und Schadstoffeinträge von den Varianten 1, 1a und den W2-Varianten aus. Die Varianten 3 (opt.) und 12 unterscheiden sich aufgrund des ähnlichen Ausmaßes der Flächeninanspruchnahme auf bremischem Gebiet nur geringfügig. Die Variante 6 ist mit einem Blick ausschließlich auf Bremer Gebiet als günstig einzustufen, da sie nur wenige Gräben quert.

Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist mit Blick auf das Untersuchungsgebiet der Grobprüfung festzustellen, dass in Bezug auf Oberflächengewässer die Variante 6 aufgrund ihres vergleichsweise langen Verlaufs von 1,6 km innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets (Ochtum-Hochwasserpolder) als ungünstigste Variante zu beurteilen ist. Flächen für Ersatzretentionsräume stehen außerdem nicht zur Verfügung. Darüber hinaus werden durch die Variante 6 im Gegensatz zu allen anderen Varianten zwei bedeutende Stillgewässer in Anspruch genommen. Querungen der größeren Fließgewässer (Ochtum, Mühlenhauser Fleet, Steertgrabenfleet) sind kein linienentscheidendes Kriterium, da sie für alle Varianten (außer W2) gleichermaßen erfolgen. Günstigste Varianten in Bezug auf Oberflächengewässer sind die optimierte Variante 3 und die Variante 12, da insbesondere die optimierte Variante 3 im Wiedbrok weitgehend parallel zum Grabensystem verläuft und beide Varianten den Ochtum-Hochwasserpolder auf vergleichsweise kurzer Strecke queren. Es werden darüber hinaus keine direkten Betroffenheiten von Stillgewässern ausgelöst.

Wie bereits zum Schutzgut Pflanzen und Tiere beschrieben, lassen sich Grabenstrukturen vergleichsweise schnell und gut wiederherstellen, so dass der Verlust von Gräben zu kompensieren ist. Die Kompensation von Neuversiegelung z. B. durch Entsiegelung oder Anlage von Ersatzretentionsräumen ist i. d. R. schwieriger, so dass dieser Aspekt stärker gewichtet wird.

Unter Berücksichtigung der Betroffenheiten von Grundwasser und Oberflächengewässern werden insgesamt die optimierte Variante 3 und die Variante 12 als günstigste Varianten für das Schutzgut Wasser bewertet.

5.7 KLIMA

Das Schutzgut Klima ist bei dem hier betrachteten Vorhaben von nur untergeordneter Bedeutung. Mit Fokus auf die Auswirkungen in Bremen und unter Berücksichtigung der in Bremen sehr unterschiedlichen Längen der Varianten ist der Verlust von Kaltluftentstehungsflächen durch Neuversiegelung bei den Varianten 1, 1a und den W2-Varianten am größten, gefolgt von den anderen untereinander vergleichbar einzustufenden Varianten.

Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist mit Blick auf das Untersuchungsgebiet der Grobprüfung festzustellen, dass vor dem Hintergrund der nicht entscheidungserheblichen Längenunterschiede der Varianten im Untersuchungsgebiet der Grobprüfung für das Schutzgut Klima der Grad der Flächeninanspruchnahme bzw. der Versiegelung als Kriterium nicht geeignet ist, eine Vorzugsvariante festzulegen. Eine für das Schutzgut Klima günstigste Variante kann daher nicht festgelegt werden.

5.8 LANDSCHAFT

Ein Vergleich der Varianten bezüglich der Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaft beruht wesentlich auf dem Vergleich der Reichweite der Wirkung der Straße und der Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Bedeutung für die Landschaftsbildqualität. Diese Bedeutung kann flächendeckend dem gesamten Betrachtungsraum zugewiesen werden, auch wenn insbesondere im niedersächsischen Bereich nicht alle Flächen als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen sind: Im Bereich der Marschen wird die hohe Bedeutung der Landschaftsbildqualität durch die historische Kulturlandschaft der Grünland-Graben-Areale und der Deichvorländer charakterisiert. Im Bereich von Sandhausen wird die hohe Landschaftsbildqualität durch eine vergleichsweise kleinräumige Strukturierung mit Gehölzen und Höfen gekennzeichnet. Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist mit Blick auf das Untersuchungsgebiet der Grobprüfung festzustellen, dass alle Varianten Bereiche mit einer hohen bis mittleren Landschaftsbildqualität (Vielfalt, Eigenart und Naturnähe von Natur und Landschaft) queren. Die Varianten 1a und 6 verlaufen auf ca. 70% ihrer Länge auf Flächen

mit sehr hoher Bedeutung, die Variante 1 auf ca. 65%, die optimierte Variante 3 und die Variante 12 auf ca. 55%. Die W2-Varianten durchlaufen derart bewertete Flächen auf ca. 75% ihrer Streckenlänge. Die Varianten 1, 1a und den W2-Varianten wirken sich am stärksten auf die Jahrhunderte alte Kulturlandschaft im Niedervieland aus.

Von allen Varianten werden landschaftsprägende Strukturelemente in ähnlichem Maße beansprucht (Baumreihen an der Wiedbrokstraße/Weißfeldstraße, Gehölze in Sandhausen und südlich Weyhausen, Ochtumdeiche, Ochtum, Mühlenhauser Fleet im Wiedbrok, Steertgrabenfleet). Die Variante 6 quert darüber hinaus die landschaftsprägenden Fließgewässer Mühlenhauser Außentief und das Mühlenhauser Fleet ein zweites Mal im Ochtumvorland. Aufgrund ihrer Parallellage bzw. ihrer Nähe zum Hasenbürener Umdeich sind die Varianten 1, 1a und 6 gegenüber den anderen Varianten nachteilig zu beurteilen, da dieses Strukturelement durch die Straße – insbesondere durch die Variante 6 (Hochlage im Polderbereich) – den landschaftsprägenden Charakter verliert.

Die geringsten Beeinträchtigungen sind somit durch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 zu erwarten. Da die Variante 12 jedoch zu einer neuen Querung des Ochtumvorlandes führen würde und somit zu weiteren Beeinträchtigungen der Landschaftsbildqualität dieses Landschaftsraumes, ist die nahe der bestehenden Querung des Ochtum-Hochwasserpolders im Zuge der L 877 verlaufende optimierte Variante 3 als insgesamt günstigste Variante für das Schutzgut Landschaft zu bewerten.

5.9 KULTUR- UND SONSTIGE SACHGÜTER

Im Zuge einer länderübergreifenden Betrachtung ist mit Blick auf das Untersuchungsgebiet der Grobprüfung festzustellen, dass lediglich durch die Varianten 1a und W2 keinerlei Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter zu erwarten sind. Die Variante 12 sowie insbesondere die Variante 6 führen in Bremen zum Verlust von archäologischen Denkmälern (Wurten). Bei Realisierung der optimierten Variante 3 und der Variante 12 ist die Beseitigung von Gebäuden mit Wohnfunktion (in Niedersachsen) erforderlich. Die Variante 1, optimierte Variante 3 und Variante 12 führen außerdem zur Beeinträchtigung von sonstigen Gebäuden (Stallgebäude). Die Varianten 1a, 6 und W2 führen nicht unmittelbar über bebautes oder bewohntes Gebiet und haben daher unter den hier betrachteten Gesichtspunkten Vorteile. Durch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 kann weiterhin das Baudenkmal Stedinger Landstraße 84 betroffen sein.

5.10 NATURA 2000

5.10.1 VERTRÄGLICHKEITSSTUDIE 2003

In der Studie zur FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG bzw. § 26c Brem-NatSchG (BIOCONSULT 2003a) wurden die Auswirkungen von fünf Trassenalternativen der B 212n (Varianten 1, 1a, 3, 6 und 12) auf das (damals) notifizierte Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und das seinerzeit potenzielle Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-West und Stromer Feldmark“ ermittelt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass alle geprüften Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ führen. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Niedervieland – Stromer Feldmark“ durch die Varianten 1 und 1a konnten nicht ausgeschlossen werden. Insgesamt waren die Varianten 3 und 12 günstiger als die anderen geprüften Varianten zu bewerten, da sie die geringsten (aber immer noch erheblichen) Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes verursachen. Im direkten Vergleich der günstigeren Varianten zeigten sich Vorteile der Variante 3 gegenüber der Variante 12. Unter Berücksichti-

gung des strikten Vermeidungsgebots des europäischen Naturschutzrechts wurde daher im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung des FNP-Änderungsverfahrens (Herbst 2004) die Variante 3 in einer optimierten Form (geringere Eingriffe in Grabensysteme) zum Gegenstand der weiteren Planung.

5.10.2 VERTRÄGLICHKEITSSTUDIE 2007

Mittlerweile ist die Datengrundlage der Verträglichkeitsstudie von 2003 auf einem nicht mehr aktuellen Stand, da im Jahr 2004 im Rahmen des Integrierten Erfassungsprogramms im EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und im Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-Stromer Feldmark“ flächendeckende Kartierungen durchgeführt wurden (AG HANDKE & TESCH 2006c). Zudem haben sich die technischen Randbedingungen des geplanten Vorhabens geändert (s. Kap. 3). Darüber hinaus wurden in der Studie von 2003 lediglich Anhang I-Arten und Rastvögel, aber keine brütenden Zugvogelarten (z. B. Wiesenlimikolen) betrachtet. Diese sind in der Landschaftsschutzgebietsverordnung, die am 01.08.2006 in Kraft getreten ist, als Wert gebend aufgeführt.

Für die Weiterführung des FNP-Änderungsverfahrens wird daher in den vorliegenden FFH-Verträglichkeitsstudien (planungsgruppe grün 2007a, b, c) eine Überprüfung der Ergebnisse der Verträglichkeitsstudie von 2003 vorgenommen. Gegenstand der Prüfung sind die optimierte Variante 3 und die Variante 12 („Boxenlaufstalltrasse“), da für diese beiden Varianten unter den 2003 insgesamt geprüften Varianten die geringsten Auswirkungen prognostiziert wurden.

Gegenüber 2003 wurden zusätzlich die Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremsche Ochtum“ und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ betrachtet.

5.10.2.1 EUROPÄISCHES VOGELSCHUTZGEBIET NIEDERVIELAND (DE 2918-401)

Eine Beeinträchtigung der zu prüfenden Schutz- und Erhaltungsziele Bekassine, Blaukehlchen, Knäkente, Schilfrohrsänger und Weißstorch kann ausgeschlossen werden. Es wurden mögliche hohe Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele Großer Brachvogel, Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe und Sumpfohreule durch beide zu prüfenden Varianten der B 212n (optimierte Variante 3, Variante 12) prognostiziert. In der Summe der Beeinträchtigungen zeigt sich die Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) günstiger als die optimierte Variante 3.

Die im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie vergleichend zu betrachtenden Varianten der B 212n Teilstück Bremen (optimierte Variante 3 und Variante 12) queren beide auf etwa gleicher Länge das Besondere Schutzgebiet „Niedervieland“ (V SchRL). Beide Varianten führen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes (s. o.). Aufgrund der innerhalb des Wiedbrok nördlich verschwenkenden Boxenlaufstalltrasse verbleiben im Gegensatz zur Trasse der optimierten Variante 3 im südlichen Wiedbrok ausreichend große Flächen, die weiterhin eine Funktion als Wiesenvogellebensraum wahrnehmen können. Durch die Boxenlaufstalltrasse werden außerdem insgesamt weniger Arten erheblich betroffen als durch die optimierte Variante 3. Es ist nicht möglich, die erheblichen Beeinträchtigungen durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung unter die Erheblichkeitsschwelle zu senken.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Variante 12 in Bezug auf die Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ gegenüber der optimierten Variante 3 zu präferieren ist. Sie ist daher entsprechend § 34 (3) BNatSchG und den darauf aufbauenden Ausführungen des „Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (BMVBW 2004) und dem Auslegungsleitfaden der Europäischen

Kommission (zu Art. 6 (4) FFH-RL, 2007) unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 weiterzuverfolgen (s. dazu auch Kap. 5.11.3).

5.10.2.2 GEBIET VON GEMEINSCHAFTLICHER BEDEUTUNG (FFH-GEBIET) „NIEDERVIELAND-STROMER FELDMARK“ (DE 2918-370)

Eine hohe Beeinträchtigung des Schutz- und Erhaltungsziels Steinbeißer durch Schwebstoffeinträge in das Gewässersystem ist baubedingt möglich und würde dann zu erheblichen (reversiblen) Beeinträchtigungen führen. Weitere bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen können zu höchstens mittleren Beeinträchtigungen führen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kann nicht ausgeschlossen werden. Mit Hilfe von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zur Verminderung baubedingter Schwebstoffeinträge ist es möglich, die Erheblichkeitsschwelle zu unterschreiten, so dass maximal geringe Beeinträchtigungen verbleiben. Eine Beeinträchtigung des Schlammpeitzgers durch das geplante Vorhaben kann ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population findet nicht statt.

Die im Rahmen der FFH-Studie vergleichend zu betrachtenden Varianten der B 212n Teilstück Bremen (optimierte Variante 3 und Variante 12) queren beide auf einer Länge von ca. 200 m das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-Stromer Feldmark“. Keine der beiden Varianten führt bei Durchführung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes (s. o.). Da beide zu prüfenden Varianten das Schutzgebiet ohnehin auf nahezu gleicher Länge queren, ist eine vertiefende vergleichende Betrachtung der Auswirkungen der beiden Varianten im Rahmen der Linienbestimmung nicht zielführend.

Folglich ist in Bezug auf die Auswirkungen eine Präferenz einer der beiden zu prüfenden Varianten nicht erkennbar.

5.10.2.3 GEBIETE VON GEMEINSCHAFTLICHER BEDEUTUNG (FFH-GEBIETE) „BREMISCHE OCHTUM“ (DE 2918-371) / „UNTERE DELME, HACHTE, OCHTUM UND VARRELER BÄKE“ (DE 2817-331)

Die Grenze zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Bremen verläuft streckenweise in der Mitte der Ochtum, die für beide Länder als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung gemeldet wurde. Schutzzweck ist die Erhaltung der Durchgängigkeit der Ochtum als Wanderstrecke von Fluss- und Meerneunaugen sowie für den Lachs. Darüber hinaus ist ein günstiger Erhaltungszustand der vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und –Arten anzustreben.

Die neue Ochtumquerung erfolgt mittels 3-Feld-Brückenbauwerk (zwei Vorland-, eine Strombrücke, keine Strompfeiler). Im Bereich der Ochtumquerung kann die Höhenlage des vorhandenen Brückenbauwerkes beim Neubau beibehalten werden. Bei der optimierten Variante 3 liegt das Brückenbauwerk unmittelbar nördlich der bestehenden Querung. Bei der Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) wird die Ochtum ca. 225 m nördlich der Stedinger Brücke gekreuzt.

Die bestehende Ochtumquerung stand der Entwicklung entsprechender Wertigkeiten der Ochtum (FFH-Gebiet) nicht entgegen. Etwaige Konfliktpotenziale werden durch Planungs- und Ausführungsvorgaben bereits im Vorfeld vermieden. Die neue Ochtumbrücke erfüllt daher in ökologischer Hinsicht mindestens die Anforderungen der bestehenden Stedinger Brücke.

Insgesamt ist festzustellen, dass eine Ochtumquerung (opt. Variante 3 oder Variante 12) keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der FFH-Gebiete

„Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) / „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331) verursacht.

5.10.2.4 ZUSAMMENWIRKEN MIT ANDEREN PLÄNEN UND PROJEKTEN (KUMULATIVE WIRKUNGEN)

Vorhaben können möglicherweise erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten führen. Die Auswahl der zu prüfenden Pläne und Projekte erfolgt unter Berücksichtigung der möglichen Auswirkungen auf das Schutzgebiet mit seinen Schutz- und Erhaltungszielen. Somit können auch Pläne und Projekte einbezogen werden, die nicht innerhalb des Schutzgebiets liegen. Es werden folgende Pläne und Projekte berücksichtigt: Neubau der A 281 Bauabschnitt 3/2, Neubau der A 281 Bauabschnitt 4, Neubau der 380 kV-Freileitung Nr. 303; Abzweig Niedervieland (realisiert 2005/2006), Windenergieanlagen Stromer Feldmark (realisiert 2003/2005), Bebauungsplan 1885 „Wohnbebauung Stellfeldsweg“ (gültig seit 15.06.2004).

Alle zusammenwirkenden Pläne und Projekte ohne die B 212n führen in Kumulation nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“. In Kumulation mit der B 212n sind erhebliche Beeinträchtigungen von Großer Brachvogel, Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe und Sumpfohreule zu erwarten, die ausschließlich aus der B 212n resultieren und durch dieses Vorhaben daher im Rahmen einer Ausnahmeprüfung (s. Kap. 7) zu bewerten und entsprechende Maßnahmen zur Auswirkungsminimierung und Kohärenz als Voraussetzung für die Projektdurchführung zu bestimmen sind.

Unter Berücksichtigung aller zusammenwirkenden Pläne und Projekte sind die Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Niedervieland-Stromer Feldmark“ nicht erheblich.

Das Vorhaben B 212n löst weder bei einer Realisierung der optimierten Variante 3 noch der Variante 12 („Boxenlaufstalltrasse“) Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der FFH-Gebiete „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) / „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331) aus. Somit können auch keine Kumulationseffekte mit Beeinträchtigungen anderer Pläne und Projekte hervorgerufen werden.

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen (Kap. 5.10.2.1 – 5.10.2.4) ist die Variante 12 als günstigste zu beurteilen. Sie hat die geringsten Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele und ist daher entsprechend § 34 (3) BNatSchG und den darauf aufbauenden Ausführungen des „Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (BMVBW 2004) und dem Auslegungsleitfaden der Europäischen Kommission (zu Art. 6 (4) FFH-RL, 2007) unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 weiterzuverfolgen (s. dazu auch Kap. 5.11.3).

5.11 ÜBERPRÜFUNG DER VARIANTENAUSWAHL HINSICHTLICH DER AUSWIRKUNGEN AUF NATURA 2000-GEBIETE SOWIE HINSICHTLICH ARTENSCHUTZRECHTLICHER BELANGE (N. PGG 2008)

5.11.1 SACHLAGE

Im Laufe der bisherigen Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung Bremen bzw. im Raumordnungsverfahren Niedersachsen wurde in jedem Verfahrensschritt eine Entscheidung getroffen, die zur planerischen Abschichtung im darauf folgenden Verfahrensschritt geführt hat:

1. Auf der Grundlage der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 (Bioconsult 2003) wurden die Varianten 1, 1a (Mühlenhausvarianten) und 6 (Keller-Groth-Trasse) ausgeschieden. Unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG weiterzuverfolgen war demnach die Variante 3, da für sie die geringsten - wenn auch immer noch erheblichen - Auswirkungen prognostiziert wurden.
2. Im Rahmen der Grobprüfung für das Raumordnungsverfahren in Niedersachsen (NLStBV-OL) wurde u.a. unter Bezug auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie von 2003 eine Weiterverfolgung der sog. „Mühlenhausvarianten“ ausgeschlossen.
3. Unter Bezugnahme auf die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsstudie von 2003 und des Rechtsgutachtens von Dr. Geiger (2003) wurden im Rahmen der Gutachterlichen Stellungnahme Dr. Handke/Dr. Tesch (2006) die Auswirkungen von Trassen durch den Wiedbrok (opt. Variante 3 und Variante 12) unter Berücksichtigung aktueller Kartiererergebnisse aus 2004 neu beurteilt und die Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) als die Variante mit den geringsten Auswirkungen (und damit unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG zu wählende) ermittelt.
4. Aufgrund der zur Verfügung stehenden flächendeckenden Kartierung aus 2004 wurde eine Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsstudie aus 2003 erforderlich. Diese Überarbeitung (PGG 2007) beschränkte sich unter Bezug auf die Grobprüfung und das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie von 2003 auf die vergleichende Betrachtung der Trassenvarianten mit dem Übergabepunkt Stomer Landstraße (Varianten 3 und 12). Datengrundlage ist ein aus Kartiererergebnissen der Jahre 1999-2004 synthetisierter Datensatz der Brutreviere im Niedervieland. Dieser Datensatz ist auch Grundlage der aktuellen FFH-Verträglichkeitsstudien für die A 281 Bauabschnitte 3/2 und 4 gewesen.

Seit Erstellung der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 hat sich die Datenlage für das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ geändert. Im Jahre 2004 wurde erstmals seit 1998 eine flächendeckende Kartierung der Avifauna durchgeführt. Darüber hinaus wurden in der Studie von 2003 lediglich Anhang I-Arten und Rastvögel, aber keine brütenden Zugvogelarten (z. B. Wiesenlimikolen) betrachtet. Diese sind in der Landschaftsschutzgebietsverordnung, die am 01.08.2006 in Kraft getreten ist, als Wert gebend aufgeführt. Im Rahmen der Studie von 2003 wurden zudem auch Flächen außerhalb der Schutzgebietsgrenzen in der Ochtumniederung betrachtet, die von der Variante 6 durchlaufen werden.

Es wird daher eine vergleichende Betrachtung aller maßgeblichen Varianten der Grobprüfung (W21, 1, 1a, 6, 3 und 12) auf einheitlicher Datenbasis vorgenommen. Für die W1-

¹ Für die W2-Variante wurde im Rahmen der Grobprüfung festgestellt, dass sie die mit dem Vorhaben verbundenen Ziele zwar unzureichend erfüllt und hohe Betroffenheiten für Landwirtschaft und Siedlungen verursacht.

Variante und die vom Beirat Strom vorgeschlagene Variante (d2) wurde im Rahmen der Grobprüfung festgestellt, dass sie nicht geeignet sind, die Vorhabensziele zu erfüllen und diese somit eindeutig Linien ohne Aussicht auf Realisierung darstellen. Nach der Rechtsprechung sind nur solche Alternativen zu prüfen, die ernsthaft in Betracht kommen. Davon kann bei der W1- und der d2-Variante nicht ausgegangen werden. Sie werden daher nicht weiter betrachtet.

5.11.2 AUFGABENSTELLUNG

NATURA 2000

Ziel ist es festzustellen, ob das bisherige Ergebnis der Variantenauswahl bestätigt werden kann oder ob sich unter Berücksichtigung der aktuellen Datenlage eine andere Einschätzung ergibt. Varianten mit den höchsten Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete sind zu verwerfen, die Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen ist zu wählen, wenn nicht nachgewiesen wird, dass sie unzumutbar ist. Dabei sind die Vorgaben des Auslegungsleitfadens der Kommission (zu Art. 6 (4) FFH-RL, 2007) und des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) zu berücksichtigen. Betrachtungsraum sind das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“, das FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ sowie die FFH-Gebiete „Bremische Ochtum“ und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“.

ARTENSCHUTZ

Für die unter Kap. 5.11.1 aufgeführten Varianten ist zu untersuchen, ob die Varianten geeignet sind, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auszulösen bzw. unter welchen Bedingungen dies vermieden werden kann. Der Aufgabenstellung entsprechend (Identifizierung von Zulassungsrisiken) handelt es sich dabei um eine grobmaßstäbliche Betrachtung. Auf der Ebene der Linienbestimmung (Raumordnung bzw. Flächennutzungsplanung) erfolgt dieses auf der Grundlage der bekannten Ausstattung des Naturraums bzw. des fachgutachterlich eingeschätzten Potenzials.

In einem abschließenden Schritt wird das Ergebnis der Betrachtungen zum Natura 2000-Gebietsschutz und zum Artenschutz zusammengeführt und die insgesamt verträglichste Variante hergeleitet.

5.11.3 ERGEBNISSE NATURA 2000-GEBIETSSCHUTZ

Durch die Führung der W2-Varianten kommt es zu Störungen von zwei der wertvollsten Rastgebiete in Bremen, dem Duntzenwerder und dem Vorder-/Hinterwerder. Die W2-Variante (Süd) wirkt bis in die wertvollen Bereiche des Niedervielands III hinein. Die W2-Varianten lösen Beeinträchtigungen kaum ersetzbarer Wertigkeiten aus und sind daher auszuschneiden. Im Vergleich mit den Varianten 3 (opt.), 12 und 6 sind die Varianten 1 und 1a aufgrund ihrer direkten Flächeninanspruchnahme, der Zerschneidungs- und Blockadewirkungen sowie der Auswirkungen auf wertgebende Rastvogelarten und der Beeinträchtigung von Nahrungsflächen deutlich unterlegen und daher zu verwerfen. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie 2007 (PGG 2007) wurde im direkten Vergleich der Varianten 3 (opt.) und 12 untereinander die Variante 12 als die günstigere ermittelt. Die Beurteilung der FFH-Verträglichkeitsstudie 2007 hat weiterhin Bestand, da sie bereits auf der aktuellen, nunmehr

Entsprechend des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) ist eine Alternative aber auch dann zu betrachten, wenn sich bestimmte Ziele nur suboptimal entwickeln lassen.

auch hier verwendeten Datengrundlage basiert. Der weitere Variantenvergleich beschränkt sich daher auf die verbleibenden Varianten 12 (Boxenlaufstalltrasse) und 6 (Keller-Groth-Trasse). Im direkten Vergleich ergeben sich eindeutige Vorteile der Variante 12 gegenüber der Variante 6 bei Brut- und Rastvögeln: Die Variante 6 löst im Vergleich mit der Variante 12 aufgrund des im Ochtum-Hochwasserpolder notwendigen Bauverfahrens (Dammschüttung oder Aufständerung) zusätzliche baubedingte Beeinträchtigungen von Brut- und Rastvögeln aus. Anlagebedingt werden Wechselbeziehungen Wert gebender Rastvogelarten des Schutzgebietes in die Ochtum-Außendeichsflächen durch die Variante 6 erheblich beeinträchtigt. Betriebsbedingt entstehen durch die Variante 6 erhebliche Beeinträchtigungen von Rastvogellebensräumen im Niedervieland. Durch die Variante 6 sind zwar betriebsbedingt weniger Brutreviere wertgebender Brutvogelarten erheblich beeinträchtigt als bei Variante 12. Sie beeinträchtigt aber Nahrungsflächen Wert gebender Brutvogelarten und Rastflächen wertgebender Rastvogelarten des EU-Vogelschutzgebietes in der Ochtumniederung. Die Variante 12 dagegen durchläuft Flächen (Wiedbrok), die im Kontext der Ermittlung von Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes keine relevante Bedeutung für Rastvogelvorkommen haben und beeinträchtigt Nahrungsflächen Wert gebender Brutvogelarten in geringerem Ausmaß. Die Ergebnisse der Überprüfung der Variantenauswahl (Planungsgruppe grün 2008) zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass in Bezug auf das EU-Vogelschutzgebiet zwar alle überprüften Varianten erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele auslösen, die Variante 12 jedoch diejenige mit den geringsten Beeinträchtigungen darstellt.

Die Varianten 1 und 1a lösen im Gegensatz zu allen anderen Varianten erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Niedervieland-Stromer Feldmark“ aus. Diese entstehen durch baubedingte Flächeninanspruchnahmen und Zerschneidungen von Gewässerlebensräumen während der Baugrundkonsolidierung. Anlagebedingt werden erhebliche Beeinträchtigungen ebenfalls durch Zerschneidungswirkungen hervorgerufen.

Bei Berücksichtigung von Planungs- und Ausführungsvorgaben im Falle einer Realisierung der Varianten 1, 1a und der W2-Varianten sind ebenso wie den Varianten 3 und 12 keine erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete „Bremische Ochtum“ / „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ zu erwarten. Es kann derzeit aber nicht abschließend beurteilt werden, ob aus bautechnischen Gründen die erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Variante 6 berücksichtigt werden können. Sollte dieses nicht möglich sein, können erhebliche Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete an der Ochtum durch Variante 6 nicht ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der §§ 32ff BNatSchG macht der „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (BMVBW 2004) detaillierte Vorgaben, wie auf der Ebene der Linienbestimmung und in der weiteren Planung den Anforderungen des europäischen Naturschutzrechts Rechnung zu tragen und mit den o. g. Ergebnissen umzugehen ist. Liegt demnach keine Alternative vor, mit welcher der verfolgte Zweck ohne erhebliche Beeinträchtigungen erreicht werden kann, so müssen weitere ernsthaft in Betracht kommende Alternativen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf alle potenziell betroffenen Natura 2000-Gebiete geprüft werden. Dieses ist im Rahmen der Überprüfung der Variantenauswahl in Bezug auf die Natura 2000-Gebiete EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“, FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“, FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ und FFH-Gebiet „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ erfolgt.

Weiterhin wird im Leitfaden ausgeführt:

„Das Prüfprogramm ist auf Natura 2000-spezifische Belange beschränkt. Entscheidend für den Vergleich von Alternativen ist, ob und in welchem Ausmaß Lebensräume und/oder Arten bzw. deren Habitate durch einzelne Alternativen erheblich beeinträchtigt werden. Es ist die

geringst mögliche Beeinträchtigung anzustreben. Als Ergebnis des Alternativenvergleichs ist festzustellen, ob [...] aus naturschutzfachlicher Sicht eine Alternative vorhanden ist, mit der sich eine Verringerung der Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten erreichen ließe. Wenn es [...] eine zumutbare Alternative mit keinen oder geringeren Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes gibt, ist diese als Ergebnis der Alternativenprüfung zu wählen.“

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie 2003 (s. Kap. 5.10.1) wurden seinerzeit die Varianten 3 und 12 als diejenigen mit den geringsten Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten festgestellt. Variante 3 wies geringe Vorteile gegenüber Variante 12 auf. Als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie 2007 (s. Kap. 5.10.2) wurde abschließend die Variante 12 als Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten festgestellt. Die „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (2008) hat diese Ergebnisse bestätigt.

In der Gesamtschau der Beeinträchtigungen der überprüften Varianten auf Natura 2000-Schutzgebiete ist daher die Variante 12 unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG weiterzuverfolgen.

5.11.4 ERGEBNISSE ARTENSCHUTZ

Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten von Verbotstatbeständen bei allen Varianten zum Teil vermieden werden. Darüber hinaus könnten Verbotstatbestände in Bezug auf die fachliche Ausgestaltung grundsätzlich durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF (continuous ecological functionality)-Maßnahmen) für alle entscheidungsrelevanten Artengruppen (Brutvögel, Rastvögel, Fledermäuse) verhindert werden. Da jedoch die Verfügbarkeit aufwertbarer Flächen im räumlichen Zusammenhang und im erforderlichen Umfang nicht abschließend beurteilt werden kann, ist ein Eintreten von Verbotstatbeständen (Wiesenvögel, Röhrichbrüter, Rastvögel) bei allen Varianten möglich. Dieses gilt in besonderem Maße für die W2-Varianten, die die seltenen Lebensraumtypen auf dem Spülfeld Hasenbüren sowie die Brut- und Rastgebiete Duntzenwerder, Vorder- und Hinterwerder beeinträchtigen. Der Flächenbedarf für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ist für die Variante 6 aufgrund der Beeinträchtigungen von Rastvögeln in der weitgehend nicht vorbelasteten Ochtmniederung höher als bei den Varianten 3 und 12.

Für den Fall, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nicht verhindert werden kann, ist eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zu begründen. Entsprechend § 43 Abs. 8 Satz 5 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 BNatSchG im Einzelfall aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art eine Ausnahme zugelassen werden. Die Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses enthält Kap. 7.2.1.

5.11.5 ZUSAMMENFÜHRUNG DER ERGEBNISSE

Entsprechend der Darstellungen in Kap. 5.11.3 soll in der Gesamtschau der Beeinträchtigungen der überprüften Varianten auf Natura 2000-Schutzgebiete die Variante 12 unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG der Vorrang gegeben werden. Entsprechend der Ausführungen in Kapitel 5.11.4 sind die W2-Varianten mit einem hohen Zulassungsrisiko in Bezug auf Artenschutz behaftet. Für alle anderen Varianten ist die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zwar fachlich möglich. Es kann

jedoch nicht abschließend beurteilt werden, ob die Flächenverfügbarkeit für derartige Maßnahmen gegeben ist.

In der Zusammenschau von Natura 2000-Gebietsschutz und Artenschutz verursacht die Variante 12 insgesamt die geringsten Beeinträchtigungen und soll daher unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG weiterverfolgt werden.

5.12 OPTIMIERUNG DER VARIANTEN IM WIEDBROK

Im Verfahren wurde lange Zeit davon ausgegangen, dass nur Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen, aus Gründen des NATURA 2000-Gebietsschutzes weiterverfolgt werden können. Aktuelle Kartierungen und Bewertungen der Naturschutzwertigkeiten (Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen B 212n VAR. 3 (alt) und Var.12 (neu) im Wiedbrok; AG HANDKE & TESCH Okt. 2006, FFH-Verträglichkeitsstudie; planungsgruppe grün 2007) haben jedoch gezeigt, dass die Variante 12 gegenüber der bisher geplanten optimierten Variante 3 geringere Auswirkungen hat.

Die sich aus der Situation im Raum ergebenden Besonderheiten wie insbesondere die Querung der Ochtumdeiche und der Wiedbrokstraße erfordern schon in der Phase der Flächennutzungsplanung und Trassenkonzeption genauere Betrachtungen. Insbesondere wird deutlich, dass die insgesamt zu erwartenden Auswirkungen auf Mensch, Natur und Landschaft wesentlich davon abhängig sind, ob im Bereich der Ortschaft Strom eine Anschlussstelle liegt oder nicht. So müsste im Fall einer Anschlussstelle an die Wiedbrokstraße bedingt durch zusätzliche Ein- und Ausfahrtsstreifen ein breiterer Straßenquerschnitt gewählt werden. Auch ohne eine Verknüpfung der B 212n mit der Wiedbrokstraße sind die Anschlussstellen in Delmenhorst-Deichhausen im Westen und im Osten die Anschlussstelle Bremen-Neustädter Hafen der A 281 für den Ziel- und Quellverkehr nach und aus Strom und Seehausen gut zu erreichen und Durchgangsschleichverkehre können reduziert werden. Aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen sowie wegen der zu erwartenden gravierenden Beeinträchtigungen wird auf eine Verknüpfungsstelle verzichtet. Die technische Ausführung der Deichquerung und die Querung der Wiedbrokstraße und einer ggf. im westlichen Teilabschnitt erforderlichen Hochlage sind noch nicht näher eingrenzbar (s. z. B. Lösungen über Deichschart, Tieferlegung Wiedbrokstraße etc.).

Neben den zwingenden Vorgaben des europäischen Naturschutzrechts (s. o.) zur Weiterverfolgung der Variante 12 sprechen weitere Gründe für die nunmehr verfolgte Variante 12:

Auch bei einer gegenüber der bisher geplanten optimierten Variante 3 etwas nach Norden verlegten anschlussfreien Trasse (Variante 12) sind zwar noch Lärmbelastungen für die Ortschaft zu erwarten. Diese sind jedoch gegenüber der optimierten Variante 3 geringer. Die Trasse der Variante 12 ermöglicht zudem den Erhalt einer Ausflugsgaststätte und lässt Potenziale für eine dörfliche Ortsentwicklung offen.

Die maßgeblichen Abwägungsgesichtspunkte sind zusammenfassend in Tabelle 1 gegenübergestellt.

Tabelle 1: Varianten im Bereich Stedinger Brücke: „Variante 12“ und Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen: „Variante 3“ und „optimierte Variante 3“

| | Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen (Var 3 / optimierte Var 3) | Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) |
|---|--|--|
| Betroffenheit von NATURA 2000-Schutzgebieten | <p>EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele.</p> <p>FFH-Gebiete: Keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele.</p> | <p>EU-VSG: Erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele, jedoch größerer unzerschnittener Restraum im Wiedbrok, der weiterhin eine Funktion als Wiesenvogelbensraum wahrnehmen kann.</p> <p>FFH-Gebiete: Keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele.</p> |
| Umwelt (Abgase, Verlärmung) | Sehr hohe Belastungen bei derzeitigen Anwohnern der westlichen Stromer Landstraße und der südlichen Wiedbrokstraße und für Teile eines möglichen Baugebietes im Wiedbrok. | Sehr hohe Belastungen für Anwohner an der Wiedbrokstraße und im Bereich Stedinger Brücke. |
| Umwelt (Flächenverbrauch; Biotope) | Bei optimierter Variante 3 geringer direkter Flächenverbrauch durch kürzeste Trasse; geringere Betroffenheit des Grabensystems. | Durch das Entstehen einer Verschnittfläche zwischen alter Straßen- und neuer Trasse größere Flächeninanspruchnahme in der Ochtumniederung (s. a. wertvolles Deichvorland). |
| Landschaftsbild / Erholung | Wiedbrok als Landschaftsraum stark zerschnitten, Ortsbereiche stärker zertrennt. Verlust einer Ausflugsgaststätte. Kein Potenzial für die dörfliche Ortsentwicklung. | Erhalt einer Ausflugsgaststätte, Ortsbereich kaum zerschnitten, Potenzial für dörfliche Ortsentwicklung gegeben. |

Im Ergebnis der oben geschilderten Trassenvergleiche wird deutlich, dass die Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) aufgrund der Vorgaben des europäischen Naturschutzrechts unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG weiterzuverfolgen ist, da an ihrer grundsätzlichen Eignung zur Erreichung des Planungsziels kein vernünftiger Zweifel bestehen kann. Zusätzlich sprechen auch die Kriterien der kommunalen Abwägung für die Variante 12.

5.13 BERÜCKSICHTIGUNG ANGRENZENDER BEREICHE

Im Jahre 1996 wurde die Weiterführung der hier geprüften Variante 12 auf niedersächsischem Gebiet im Rahmen eines „Raumordnungsverfahrens mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit für die geplante Verlegung der B 212n im Raum Berne“ landesplanerisch festgestellt. Die UVP erfolgte auf der Grundlage einer länderübergreifenden UVS, als deren Ergebnis aus den relativ umweltverträglichsten Abschnitten der insgesamt fünf untersuchten Neubauvarianten die Variante 12 konstruiert wurde. Diese landesplanerische Feststellung wird für den Abschnitt zwischen der Landesgrenze und Harmenhausen in einem erneuten Raumordnungsverfahren derzeit überprüft. Die Ortsumgehung Berne (Huntequerung bis Harmenhausen) ist planfestgestellt.

Im Rahmen des vorliegenden Umweltberichts ist zu prüfen, ob in den angrenzenden niedersächsischen Bereichen Umweltbelange berührt werden, die einer Weiterverfolgung der geplanten B 212n widersprechen und insbesondere ihre grundsätzliche Eignung zur Erreichung des Planungsziels in Frage stellen.

Seit der landesplanerischen Feststellung im Jahr 1996 haben sich folgende neue umweltrelevante Sachverhalte ergeben:

1. Europäisches Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland - Stromer Feldmark“
2. Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ / „Bremische Ochtum“
3. Besonders geschütztes Feuchtgrünland (§28b NNatG) im Bereich der Ochtumniederung
4. Fledermauskolonie an der Sandhauser Brake
5. Städtebauliche Entwicklung: Neubaugebiete in Lemwerder und Delmenhorst

Wie in Kap. 5.10 dargestellt, ist aufgrund der naturschutzrechtlichen Bindungen, die sich aus der Bekanntmachung des Europäischen Vogelschutzgebiets „Niedervieland“ ergeben, in Bremen die Variante 12 unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG weiterzuverfolgen. Die weiteren oben aufgelisteten Sachverhalte stellen weder die Genehmigungsfähigkeit einer B 212n im Abschnitt zwischen Landesgrenze Bremen/Niedersachsen und Harmenhausen noch das Ergebnis der landesplanerischen Feststellung von 1996 mit der Übergabe nördlich der Stedinger Brücke infrage. Die unter 3. und 5. aufgeführten Punkte werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen berücksichtigt (s. dazu Unterlagen für das Raumordnungsverfahren, UVS Kap. 8.1 und 8.2) und haben für den Trassenverlauf auf bremischem Gebiet keine Relevanz.

5.14 ZWISCHENFAZIT

Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter nach UVPG und der Eingriffswirkungen nach § 1a Abs. 3 BauGB wird deutlich, dass alle Varianten der B 212n deutliche, nachteilige Umweltauswirkungen haben und zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft führen.

Um die aus Umweltgesichtspunkten günstigste Trasse zu ermitteln, wurden alle Varianten schutzgutbezogen getrennt voneinander betrachtet und anschließend einem Variantenvergleich unterzogen. Dabei wurden auch länderübergreifende Betrachtungen angestellt (vgl. Grobprüfung und UVS zum Raumordnungsverfahren Niedersachsen 2007 - Kap. 2 Punkt 13).

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer länderübergreifenden Betrachtung (s. auch Grobprüfung) stellen insgesamt die optimierte Variante 3 und die Variante 12 die in Bezug auf die durch den prognostizierten Verkehr verursachten Gesamtimmissionen günstigsten Varianten dar, da durch die Varianten 1, 1a und 6 eine deutliche Verkehrszunahme auf der L 875 in Deichhausen zu erwarten wäre. Die optimierte Variante 3 und die Variante 12 bieten hingegen sogar eine deutliche Entlastung von Deichhausen gegenüber dem Prognose-Nullfall und dem Analyse-Fall (Ist-Zustand) sowie eine größere Entlastung der Stromer Landstraße. Die um ca. 2.000 Kfz/24h gegenüber den anderen Varianten (ca. 22.000 Kfz/24 h statt ca. 20.000 Kfz/24 h durch die Varianten 1, 1a, 6 und W2) höhere auf der Stedinger Straße verursachte Verkehrsmenge der optimierten Variante 3 bzw. der Variante 12 führt nicht zu einer wesentlich stärkeren Belastung von Sandhausen/Neuendeel, die spürbar wäre.

Das Niedervieland als weiträumiger Erholungsbereich (LANDSCHAFTSCHAFTSPROGRSAMI BREMEN 1991) und die angrenzende, weitgehend unvorbelastete Ochtumniederung haben aufgrund der hohen Landschaftsbildqualität eine besondere Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitfunktion. Auf dem Hasenbürener Umdeich führt ein Rad-/Wanderweg entlang und es bietet sich aufgrund der exponierten Lage auf dem Deich die Möglichkeit zur Aussicht. Die Varianten 1, 1a und 6 verlaufen auf vergleichsweise langer

Strecke überwiegend parallel zu dem Rad-/Wanderweg auf dem Deich. Die Erholungs- und Freizeitfunktion wird in diesen Bereichen insbesondere durch Lärmimmissionen deutlich eingeschränkt. Auch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 durchlaufen zwar Bereiche mit einer hohen Landschaftsbildqualität. Gegenüber dem Verlauf der anderen Varianten (1, 1a, 6 und W2) haben die beeinträchtigten Flächen jedoch einen deutlich geringeren Umfang. Zudem werden für die Erholungsfunktion bedeutsame Aussichtspunkte bzw. Wegestrecken mit Ausblick in die Ochtumniederung und Wegeverbindungen deutlich geringer von Lärmimmissionen betroffen.

Für die optimierte Variante 3 und die Variante 12 gibt es gegenüber den Varianten 1, 1a, 6 und W2 Vorteile in Bezug auf die Entlastungswirkungen insgesamt (Stromer Landstraße, L875 Deichhausen). Aufgrund der von der Bebauung entlang der Stromer Landstraße abgerückten Variante 12 ist diese gegenüber der optimierten Variante 3 und allen anderen Varianten als günstigste für das Schutzgut Mensch abzuleiten.

Bei einer Realisierung der Varianten 1, 1a und W2 würden auf vergleichsweise längerer Strecke Biototypen von hoher bis sehr hoher Bedeutung durchlaufen, die sich aufgrund ihrer Biotopausstattung und ihres biotischen Inventars als besonders wertvoll auszeichnen. Durch die Varianten 6, 1 und 1a wären mehr besonders geschützte Biotope als durch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 betroffen. Die von den Varianten 1, 1a und 6 sowie vor allem von den W2-Varianten beeinträchtigten Teilräume haben insbesondere für die Avifauna eine hohe Bedeutung. Diese zeigt sich auch in der Meldung und Unterschutzstellung als Natura 2000-Gebiete. Im Variantenvergleich führen hier die optimierte Variante 3 und die Variante 12 zwar zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen. Unter Berücksichtigung der möglichen Betroffenheiten von Fledermäusen im Bereich Sandhausen wären die optimierte Variante 3 und die Variante 12 aber als nachteilig gegenüber den anderen Varianten zu beurteilen. In der Gesamtschau wird unter Vorsorgeaspekten insgesamt keine der Varianten als günstigste Variante für das Schutzgut Tiere und Pflanzen bewertet. Die Variante 6 verläuft auf rd. 1,6 km Länge parallel zur Ochtum im Deichvorland durch gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Hier sind die Beeinträchtigungen und der Verlust an Retentionsfläche deutlich am größten.

Alle Varianten verursachen erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“. Die geringsten erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die Variante 12 verursacht. Zusätzlich lösen die Varianten 1 und 1a im Gegensatz zu allen anderen Varianten erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Niedervieland-Stromer Feldmark“ aus. Erhebliche Beeinträchtigungen der Variante 6 auf die Schutz- und Erhaltungsziele der FFH-Gebiete an der Ochtum können auf dieser Planungsebene nicht ausgeschlossen werden. In Bezug auf Artenschutz wären die W2-Varianten mit einem hohen Zulassungsrisiko in einem späteren Planfeststellungsverfahren behaftet. Für alle anderen Varianten ist die Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen aus fachlicher Sicht möglich. Die materiellen Voraussetzungen (z. B. Flächenverfügbarkeit) hierzu liegen jedoch noch nicht vor und müssten im Zulassungsverfahren bewältigt werden.

Aus den in den Kapiteln 5.3 bis 5.11 dargelegten Gründen und vor dem Hintergrund des strikten Vermeidungs- und Verminderungsgebots nach EU-Recht ist die Variante 12 unter Voraussetzung der Zumutbarkeit des § 34 Abs. 3 Nr. 2 weiterzuverfolgen, da an ihrer Zumutbarkeit und grundsätzlichen Eignung zur Erreichung des Planungsziels kein vernünftiger Zweifel bestehen kann. Neben den Vorgaben des europäischen Naturschutzrechts sprechen zusätzlich Kriterien der kommunalen Abwägung für die Variante 12. Auf eine Verknüpfung mit der Wiedbrokstraße wird aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen verzichtet.

6 AUSWIRKUNGEN AUF MENSCH, NATUR UND LANDSCHAFT

VORBEMERKUNG

In den nachfolgenden Teilkapiteln werden neben der Darstellung der Auswirkungen in Bremen für jedes Schutzgut die Auswirkungen des Vorhabens auf das Deichvorland der Ochtum beschrieben. Die im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung verfolgte Planung ist die Variante 12. Die weiteren darüber hinausgehenden Auswirkungen werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen (s. UVS dazu) behandelt. Die die Variantenwahl betreffenden länderübergreifenden Aspekte wurden in Kapitel 5 dargestellt.

6.1 AUSWIRKUNGEN AUF DEN MENSCHEN

BEWERTUNGSMÄßSTÄBE

Die Auswirkungen auf den Menschen werden anhand

- von § 1 Abs. 6 Nummern 1 und 7c) BauGB 2004
- von § 50 BImSchG in Bezug auf Lärm und Luftschadstoffe
- den Veränderungen von Funktionsbeziehungen/ Trennwirkungen
- dem Verlust von Baugebieten
- den Veränderungen der Erholungsnutzung/ Erholungseignung des Untersuchungsgebietes und
- dem Baustellenbetrieb

beurteilt.

Die Bewertung erfolgt auf Grund

- der Bedeutung / Empfindlichkeit der betroffenen Fläche
- der Dauer, Ausdehnung und Intensität der Auswirkungen.

6.1.1 LÄRM

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Während der Bauzeit wird die Wohnumgebung an der Wiedbrokstraße und der westlichen Stromer Landstraße insbesondere durch Lärmimmissionen (Bauarbeiten, Baustellenverkehr) beeinträchtigt. Das Niedervieland als weiträumiger Erholungsbereich (LANDSCHAFTSCHAFTSPROGRSAMI BREMEN 1991) hat aufgrund der hohen Landschaftsbildqualität eine besondere Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitfunktion. Diese Funktion wird durch Bau, Anlage und Betrieb der Straße gemindert und insbesondere der für die Erholungsfunktion wichtige Steertgrabenweg als Wegeverbindung nach Seehausen durch Lärm beeinträchtigt. Im siedlungsnahen Bereich ist die Inbetriebnahme der Bundesstraße in Bezug auf die Wohn- /Wohnumfeldfunktion mit negativen Auswirkungen verbunden. Nach Fertigstellung der B 212n wird durch die Verlagerung des Verkehrs von der Stromer Landstraße auf die B 212n außerhalb des unmittelbaren Nahbereichs der Straße eine Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion an der Stromer Landstraße eintreten. Eine detaillierte lärmtechnische Untersuchung wird im Rahmen der Entwurfsplanung erstellt. Mögliche Lärmschutzmaßnahmen werden abschließend im Planfeststellungsverfahren geregelt.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgut Mensch entstehen in Bezug auf die verringerte Erholungseignung der Flächen insbesondere nördlich der L877 (Weg „Zur Meent“). Wohngebäude sind nicht betroffen.

6.1.2 LUFTSCHADSTOFFE

Durch Fahrzeuge sind betriebsbedingte Auswirkungen durch den Ausstoß von Schadstoffen zu erwarten. Aufgrund der luftklimatischen Situation ist von einer großräumigen Verteilung der Schadstoffe auszugehen. An der Stromer Landstraße kommt es durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf die B 212n zur Entlastung.

Schadstoffimmissionen können in erster Linie durch Stickstoffdioxid (NO₂) und Staubpartikel (PM 10) erfolgen. Für die B 212n wurde bisher keine eigenständige Emissionsprognose durchgeführt, sondern voraussichtliche Emissionen aus den Berechnungen zur A 281 abgeleitet. Dort werden die Immissionsgrenzwerte nach der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht überschritten. Inwieweit es bei der Belastung durch Staubpartikel (PM 10) eventuell zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann, ist im Rahmen der konkreten Planung (Planfeststellung) zu klären. Betroffen wären die Wohngebäude der Wiedbrokstraße und Gebäude an der Stromer Landstraße im Bereich der Stedinger Brücke.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Betriebsbedingte Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch, die über Auswirkungen durch Verkehrslärm hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

6.1.3 FUNKTIONSBEZIEHUNGEN / TRENNWIRKUNGEN UND VERLUST VON BAUGEBIETEN

Da davon ausgegangen wird, dass die Wiedbrokstraße voll in ihrer Funktionalität erhalten bleibt, ist nicht mit Trennwirkungen durch den Bau der B 212n für wichtige Wegebeziehungen zu rechnen. Für geplante, bislang aber nur im Flächennutzungsplan dargestellte und nicht weiter konkretisierte Baugebiete parallel zur Stromer Landstraße ist zwar mit erhöhten Immissionen zu rechnen, jedoch werden diese nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Die Möglichkeiten des Bauens im Außenbereich an der Wiedbrokstraße sind ohnehin schon derzeit eingeschränkt. Die Verbindungen vom Stellfeldsweg zum Steertgrabenweg oder Halmer Weg, die für Erholungszwecke Bedeutung besitzen, müssen durch geeignete Maßnahmen offen gehalten werden.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum sind nicht zu erwarten. Die neue Ochtumquerung kann in gleichem Maße durch Wasserfahrzeuge gequert werden wie die alte.

6.1.4 LANDSCHAFTSBILD / ERHOLUNG

BEWERTUNGSMAßSTÄBE

Die Auswirkungen auf das Landschafts- und Stadtbild werden nach §§ 2 und 11 Brem-NatSchG sowie §§ 1 Abs. 6 Nr. 5 und 7 BauGB 2004 beurteilt.

Auswirkungen entstehen durch

- Überbauung
- Veränderung von Sichtbeziehungen

- technische Bauwerke, Böschungen
- Beeinträchtigung (Überbauung und Verlärmung sowie visuelle Beeinträchtigung) von Bereichen mit besonderer Bedeutung für das Landschaftserleben.

Die Bewertung erfolgt auf Grund

- der Bedeutung / Empfindlichkeit der Fläche
- der Dauer, Ausdehnung und Intensität der Auswirkungen.

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Offene und feuchte Grünlandbereiche, die von Gräben durchzogen sind, zeichnen das Bild der typischen Marschlandschaft mit Einzelbäumen in Hof- und Dorfnähe und einem symmetrischen Entwässerungsnetz. Das Niedervieland erhielt zur Zeit der „Hollerkolonisation“ im 12. Jahrhundert und den damit verbundenen Eindeichungsmaßnahmen seine wesentliche Prägung. Das gesamte Gebiet wurde mit einem Netz von Fleeten durchzogen, in die die Binnenentwässerung der landwirtschaftlichen Nutzflächen mündete. Das aus der historischen Landnutzung entstandene Grünland-Graben-Areal hat sich bis in die Gegenwart nicht wesentlich verändert.

Großen Teilen des Wiedbrok wird im Gutachten „Erfassung und Bewertung des derzeitigen ökologischen Bestandes der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde)“ (ILN 2000) eine besondere Bedeutung für das Landschaftserleben zugeschrieben. Bestehende Vorbelastungen des Landschaftsbildes sind das weithin sichtbare GVZ mit den umgebenden Gewerbeflächen, die Spülfelder, Freileitungen, die Windenergieanlagen und die Kläranlage Seehausen mit den Faultürmen sowie die rechts der Weser gelegenen Stahlwerke. Das Landschaftsprogramm Bremen (1991) fordert eine hohe Erhaltungspriorität für die weiträumigen Grünlandbereiche der Bremer Wesermarsch als naturraumtypisches Landschaftsbild.

Durch den Baubetrieb kommt es zu Lärmemissionen und visuellen Beeinträchtigungen, die die Eigenart und Schönheit der Landschaft und damit die Erholungseignung im Wiedbrok und Niedervieland beeinträchtigen. Anlagebedingt bedeutet die diagonale Zerschneidung des weiträumig einzusehenden Wiedbroks durch das technische Bauwerk „Straße“ auf einem rd. 1,5 m hohen Damm eine hohe Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität. Die (Rad-) Wegeverbindung an Stomer Landstraße/Wiedbrokstraße und der Steertgrabenweg werden zwar erhalten, aber durch die querende Bundesstraße beeinträchtigt. Betriebsbedingt kommt es zu akustischen Belastungen durch den Verkehrslärm, die die Erholungsnutzung im Bereich Wiedbrok beeinträchtigen werden.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungseignung sind durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zusätzliche Fahrzeugbewegungen und daraus resultierende visuelle Unruhe zu erwarten. Anlagebedingt werden im Deichvorland das Landschaftsbild und die Erholungseignung durch den querenden Straßenkörper und das zweite Brückenbauwerk beeinträchtigt.

6.1.5 KULTUR- UND SONSTIGE SACHGÜTER

BEWERTUNGSMAßSTÄBE

Die Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter werden anhand der Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigungen von Bodendenkmalen und Sachgütern sowie anhand § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB 2004 beurteilt.

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Im Mittelalter befand sich entlang des Mühlenhauser Fleets im Wiedbrok die Siedlung Stelle, die noch heute anhand einer Reihe von Wurten erkennbar ist.

Durch die Anlage der Straße wird eine mittelalterliche Wurt überbaut. Weitere Auswirkungen auf Kulturgüter können durch Erschütterung und Schadstoffimmissionen entstehen.

Durch die Anlage der Trasse kann es zu Beeinträchtigungen von Betriebseinrichtungen eines landwirtschaftlichen Betriebes kommen.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und anlagebedingt wird in den Landesschutzdeich an der Ochtum eingegriffen. Sonstige bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind auszuschließen.

6.2 AUSWIRKUNGEN AUF NATUR UND LANDSCHAFT

6.2.1 TIERE UND PFLANZEN

BEWERTUNGSMAßSTÄBE

Die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen werden nach §§ 2 Nr. 10, 11 und 28 BremNatSchG, nach § 1 Abs. 6 Nr. 7a) BauGB 2004 sowie entsprechend den Vorgaben der Fortschreibung der Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen beurteilt.

Die Auswirkungen werden anhand

- des Baustellenbetriebs
- der Flächeninanspruchnahme
- der Zerschneidung von Lebensräumen
- der Zerschneidung von ökologischen Wechselbeziehungen
- der Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe
- und der Störungen durch Beunruhigung

eingeschätzt.

Die Bewertung erfolgt auf Grund:

- der Bedeutung / Empfindlichkeit des betroffenen Lebensraumes / der betroffenen Art / Population
- Dauer, Ausdehnung und Intensität der Auswirkungen.

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

BIOTOPTYPEN

Die Biotoptypen im Einwirkungsbereich sind durch weiträumige, nahezu gehölzfreie Grünland-Grabenareale geprägt. Das Grabennetz ist sehr dicht.

Das Grünland wird als Weide, Mähweide oder Wiese landwirtschaftlich genutzt. Den größten Anteil hat das mesophile Grünland, gefolgt von Feucht-/Nassgrünland und Intensivgrünland.

Entlang von Fleeten, Gräben und an Kleingewässern treten Rieder und Röhrichte auf. Gehölze sind nur kleinflächig entlang des Stellfeldswegs und auf älteren Spülfeldstandorten vorhanden. Entlang von Böschungen, Dämmen und Wegrändern tritt Ruderalvegetation auf.

Beeinträchtigungen der vorhandenen Biotoptypen resultieren in erster Linie aus der Überbauung von Flächen durch die geplante Trasse sowie durch temporäre Inanspruchnahme durch Bauflächen. Da die B 212n im Überschüttverfahren gebaut werden soll, ist im derzeitigen Planungsstadium davon auszugehen, dass die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen ungefähr denselben Umfang haben wie anlagebedingt überbaut werden.

Durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme gehen Lebensräume für Tiere und Pflanzen dauerhaft verloren. Dabei sind Biotoptypen unterschiedlicher Wertstufen betroffen.

Die bau-, anlage- und betriebsbedingt beeinträchtigten Flächen haben eine Ausgangswertigkeit von ca. 17 Flächenäquivalenten (= Größe der Fläche in ha x Wert des dort vorkommenden Biotoptyps laut Handlungsanleitung). Nach Realisierung der Baumaßnahme erreichen die betreffenden Flächen eine Gesamtwertigkeit von ca. 7 Flächenäquivalenten. Grundlage der Berechnung ist die Annahme des vollständigen Wertverlusts der versiegelten Flächen und die Berücksichtigung von Banketten, Böschungen, Entwässerungsmulden und Unterhaltungstreifen mit der Wertstufe 2. Es verbleibt somit ein Kompensationserfordernis von ca. 10 Flächenäquivalenten für die Biotop-/Ökotopfunktion.

Durch die Trasse werden anlagebedingt außerdem zwei nach § 22a BremNatSchG besonders geschützte Biotope beeinträchtigt. Dabei handelt es sich um Röhricht-Biotope entlang des Mühlenhauser Fleets und nahe der Wiedbrokstraße.

Durch die Überbauung von Grünland-Grabenarealen werden potenzielle Standorte (max. 5 ha) für Rote Liste-Arten des Grünlands und der Rieder/Röhrichte beeinträchtigt.

Im Bereich der vorgesehenen Trasse der B 212n werden anlagebedingt wertvolle Marschengräben überbaut. Insgesamt gehen ca. 1 km Gräben als Lebensraum verloren. Bei einer mittleren Grabenbreite von ca. 1,5 m entspricht das einem flächenhaften Verlust von ca. 0,15 ha.

Betriebsbedingt kann es im einem Abstand bis zu 50 m zum Fahrbahnrand zu mittleren bis hohen Schadstoffkonzentrationen kommen, die bei Akkumulation zu Schädigungen von Pflanzen führen können.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Im Bereich der Straßentrasse werden bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf höherwertige Grabenvegetationsgesellschaften und auf nach § 28b NNatG besonders geschütztes Feuchtgrünland im Deichvorland der Ochtum entstehen.

TIERE

VÖGEL

Durch das relativ feuchte und überwiegend eher extensiv genutzte Grünland im Betrachtungsraum, das von einem dichten Grabennetz gegliedert wird, werden besonders Limikolen und Wiesensingvögel gefördert. Typische Brutvogelarten des wenig intensiv bis extensiv genutzten Grünlands wie z. B. Bekassine, Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe, Großer Brachvogel, Feldlerche, Wiesenpieper, Schafstelze und Stockente treten regelmäßig und häufig auf. Anspruchsvollere Entenarten (Löffel-, Knäkente) fehlen. Die intensiver genutzten Flächen werden kaum noch durch Wiesenbrüter besetzt. Das Rebhuhn ist ein Beispiel für Arten in Ruderalbereichen. Unter den Rastvögeln sind im Wiedbrok vor allem Kiebitz, Star, Rabenkrähe, Saatkrähe, Wacholderdrossel und Lachmöwe von Bedeutung. Die Rastplätze im Wiedbrok sind von regionaler Bedeutung.

Das Niedervieland III-Ost und der Wiedbrok bilden zusammen ein ca. 350 ha großes, weitgehend ungestörtes Grünlandgebiet. Es ist ein wichtiges zusammenhängendes Brut- und Rastgebiet für Vögel mit großem Flächenanspruch. Dieses Gebiet wird durch die geplante B 212n zerschnitten und es verliert damit seine Großräumigkeit.

Es werden Brutstandorte von ca. 38 Brutpaaren gefährdeter Vogelarten beeinträchtigt oder überbaut. Es werden außerdem die Nahrungsreviere von Weißstorch, Wiesenweihe und Sumpfohreule beeinträchtigt.

Es wird angenommen, dass beiderseits der Trasse in einem Abstand von 300 m die Rastfunktion des Gebietes verloren geht. Damit kommt es in einem Gebiet von ca. 70 ha Größe zu Teilverlusten der Rastfunktion. Betroffene Art ist in erster Linie der Kiebitz. Die Bedeutung des Wiedbrok für andere Rastvogelarten wie z. B. Kornweihe und Goldregenpfeifer hat in den letzten Jahren sehr stark abgenommen. Die verbleibenden relativ störungsarmen Flächen werden einen Umfang von ca. 60 ha haben und damit für Vögel mit größerem Raumanspruch kaum noch eine Bedeutung als Rastplatz besitzen.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum sind nicht auszuschließen. Betroffener Brutvogel ist das Blaukehlchen. Es werden zudem Nahrungsgebiete des Weißstorchs beeinträchtigt.

Es sind Gebiete mit z. T. mittlerer Bedeutung für Rastvögel (Wasservogel, Kiebitz, Kornweihe, Graureiher) betroffen.

WEITERE TIERARTEN

Die Gräben im Wiedbrok dienen als Laichplätze für den bundesweit gefährdeten Seefrosch, Erdkröte, Teichmolch und Grasfrosch (Vorwarnliste BRD). Im mesophilen Grünland sind die Bestände dieser Arten geringer als in den Gräben. Der Wiedbrok weist eine für Grünlandgräben z. T. artenreiche Fischfauna auf. Das gesamte Artenspektrum umfasst unter naturschutzfachlichen Aspekten bedeutsame Arten wie Aal, Aland, Karausche oder Moderlieschen. Mit Ausnahme der Karausche waren die Arten bezüglich Individuendichte und Stetigkeit in den untersuchten Gräben nicht häufig. Mit dem Steinbeißer war eine niedersachsen- und bundesweit stark gefährdete Art in den Gräben vorhanden. Ein wichtiges Verbindungsgewässer der höherwertigen Lebensräume in der Stromer Feldmark und im Niedervieland III-West ist das Mühlenhauser Fleet.

Betroffen durch den Bau der B 212n sind gefährdete Fische, Amphibien, Libellen und Säuger. In Siedlungsnähe kann es zur Beeinträchtigung von Fledermäusen kommen. Maßgeblich ist der Verlust und die Zerschneidung von Gewässerlebensräumen und die Zerschneidung der Landschaft durch die Straße.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Das Deichvorland der Ochtum ist wichtiges Jagdgebiet für Fledermausarten, die ihre Quartiere im Umkreis der Sandhauser Brake haben. Der Flusslauf der Ochtum ist eine Fledermaus-Leitlinie hoher Bedeutung. Weiterhin ist der Außendeichbereich von hoher Bedeutung für Populationen von Seefrosch und Erdkröte. Die Gräben beiderseits der Stromer Landstraße weisen Strukturen auf, die potenziell gut geeignet als Lebensraum für Libellen sind. Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen der B 212n auf Fische, Amphibien, Libellen und Säuger (Fledermäuse) können durch den Neubau der Straßentrasse im Deichvorland und der Ochtumquerung entstehen.

6.2.2 BODEN

BEWERTUNGSMAßSTÄBE

Fachgesetzliche Bewertungskriterien sind:

- Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV).
- § 2 Nr. 4 BremNatSchG
- § 1 Abs. 6 Nr. 7a) BauGB

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Im Bereich des Wiedbrok herrschen Auenlehme (feinsandige bis tonige Schluffe) in einer Mächtigkeit zwischen 1,5 m und 4,5 m vor. Abschnittsweise sind in den schwer wasserdurchlässigen Auenlehmen torfige Ablagerungen vorhanden. Derartige Böden sind stark setzungsempfindlich (NLFb 1993). Hauptbodentyp im Wiedbrok ist die Flussmarsch.

Die wichtigste baubedingte Beeinträchtigung ist der Verlust der Bodenfunktionen durch das Überschüttverfahren. Die baubedingte Flächeninanspruchnahme geht mit der anlagebedingten nahezu einher. Anlagebedingt kommt es zum Verlust von ca. 5 ha, von denen ca. 2,8 ha durch die Fahrbahn neu versiegelt werden. Betriebsbedingt kommt es zum Eintrag von Schadstoffen in Straßennähe.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Im Deichvorland der Ochtum kommt wie im Wiedbrok die Flussmarsch vor. Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Deichvorland der Ochtum entstehen durch den Neubau der Ochtumquerung und ihre Anbindung an das Straßennetz.

6.2.3 WASSER

BEWERTUNGSMAßSTÄBE

Fachgesetzliche Bewertungskriterien sind:

- Wasserhaushaltsgesetz und Bremisches Wassergesetz zur Bewertung der Auswirkungen auf die Oberflächengewässer

- Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes
- § 2 Nr. 6 BremNatSchG
- § 1 Abs. 6 Nr. 7a) BauGB 2004.

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Als Fluss kommt im Betrachtungsraum die Ochtum vor. Sie ist laut Gewässergütekarte Bremen 2001 (SBU 2001) kritisch belastet. Die Be- und Entwässerung der landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgt durch Fleete und ein umfangreiches Grabensystem. Fleete im Betrachtungsraum sind das Steertgrabenfleet und das Mühlenhauser Fleet, die über das Schöpfwerk Mühlenhaus in die Ochtum entwässern.

Im Wiedbrok wird das obere Grundwasserstockwerk (bis zu einer Tiefe von 20m NN) durch bis zu 19 m mächtige, z. T. kiesige Wesersande gebildet. Die Wesersande werden von 2 m bis 6 m mächtigen wasserschwerdurchlässigen Auenlehmen mit eingelagerten Torflinsen überlagert. Das Grundwasser ist an der Unterfläche der Auenlehme gespannt. Als Grundwassersohle unter den Wesersanden fungieren bindig ausgebildete Lauenburger Schichten, die lokal von einem ca. 5 m mächtigen Geschiebelehmrest der Saale-Kaltzeit überlagert werden.

Es ist eine grundwasserschonende Bauweise (Überschüttverfahren) ohne Absenkung des Grundwassers vorgesehen. In diesem Fall sind keine Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes zu erwarten. Im Trassenverlauf werden Gräben überbaut bzw. verfüllt.

Schadstoffeinträge in das Grundwasser und in Oberflächengewässer sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und einer Sammlung und Vorreinigung des anfallenden Straßenoberflächenwassers ebenfalls nicht zu erwarten. Dies liegt in den anstehenden bindigen Böden begründet, die eine hohe Aufnahmekapazität für die verkehrsbedingten Schadstoffe besitzen.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf Oberflächengewässer entstehen durch das Überbauen/Verrohren von Gräben. Die Trasse verläuft innerhalb des Hochwasserpolders der Ochtum als gesetzlich festgesetztem Überschwemmungsgebiet. Die durch die Straße verlorengelassenen Retentionsräume sind an anderer Stelle zu ersetzen.

Bau- und betriebsbedingt kann es zum Schweb- bzw. Schadstoffeintrag in die Ochtum und die Gräben im Deichvorland kommen.

6.2.4 KLIMA / LUFT

BEWERTUNGSMÄßSTÄBE

Die Auswirkungen auf Klima/Luft werden nach § 1 Abs.6 Nrn. 1 und 7a) BauGB 2004 und § 1 Nr. 6 BremNatSchG beurteilt. Beurteilungsgrundlage für die Luftqualität bildet § 50 BImSchG.

Auswirkungen entstehen durch

- Flächenversiegelung
- verkehrsbedingte Luftschadstoffimmissionen.

Die Bewertung erfolgt auf Grund der

- Bedeutung / Empfindlichkeit der betroffenen Fläche / Funktion
- Dauer, Ausdehnung und Intensität der Auswirkungen.

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Stadt Bremen liegt im Einflussbereich des maritimen Klimas. Das Niedervieland hat eine klimatische Bedeutung als Kaltluftentstehungs- und Sammelgebiet für den Stadtwesten (Deutscher Wetterdienst, 1995).

Beeinträchtigungen von klimatischen Funktionen (Kaltluftentstehung / Frischluftentstehung) sind anlagebedingt durch Oberflächenversiegelung (s. Kap. 6.2.2) möglich.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind durch den Ausstoß von Schadstoffen durch die Fahrzeuge zu erwarten. Aufgrund der luftklimatischen Situation ist von einer großräumigen Verteilung der Schadstoffe auszugehen. An der Stromer Landstraße kommt es durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf die B 212n zur Entlastung.

Schadstoffimmissionen können in erster Linie durch Stickstoffdioxid (NO₂) und Staubpartikel (PM 10) erfolgen. Für die B 212n wurde bisher keine eigenständige Emissionsprognose durchgeführt, sondern voraussichtliche Emissionen aus den Berechnungen zur A 281 abgeleitet. Dort werden die Immissionsgrenzwerte nach der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂) nicht überschritten. Inwieweit es bei der Belastung durch Staubpartikel (PM 10) eventuell zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann, ist im Rahmen der konkreten Planung (Planfeststellung) zu klären. Betroffen wären die Wohngebäude der Wiedbrokstraße und Gebäude an der Stromer Landstraße im Bereich der Stedinger Brücke.

In diesem Zusammenhang kann auch auf die schadstofftechnische Untersuchung in Niedersachsen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (Büro für Lärmschutz Jacobs 2006) verwiesen werden, welche zum Ergebnis hat, dass die Grenzwerte in der Jahresmittel-Gesamtbelastung nicht erreicht werden.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Das Deichvorland der Ochtum ist ebenfalls Kaltluftentstehungsgebiet. Die Wasserfläche der Ochtum wirkt durch ihre hohe Wärmespeicherkapazität temperatordämpfend. Auswirkungen auf die klimatische Funktion des Ochtum-Außendeichsbereichs entstehen anlagebedingt durch die Flächenversiegelung durch die Bundesstraße. Die zu erwartenden Emissionen des Fahrzeugverkehrs werden in der offenen Landschaft sofort verdriftet.

6.2.5 NULLVARIANTE

Bei der Nullvariante werden mögliche zukünftige Wirkfaktoren mit berücksichtigt und sich daraus ergebende Umweltveränderungen bei Nichtrealisierung des Straßenneubaus abgeschätzt. Der Prognosezeitraum beträgt 10 Jahre und mehr.

Im Rahmen der „Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung“, (GfL/LWK 2003) wurde ein langfristiges Flächendefizit landwirtschaftlicher Nutzflächen im Niedervieland ermittelt. Es ist daher von einer Intensivierung der Nutzung auszugehen. Dem stehen mögliche Bewirtschaftungsauflagen, die aus den europarechtlichen Anforderungen resultieren, gegenüber. Vor dem Hintergrund sich im Jahre 2006 ändernder EU-Förderbedingungen sind zuverlässige Aussagen über Entwicklungen in der Landwirtschaft kaum möglich.

Die Wohnbebauung entlang der Stromer Landstraße und die Einwohnerzahl Stroms wird aller Voraussicht nach weiter expandieren (vgl. Darstellungen des Flächennutzungsplanes). Im Güterverkehrszentrum werden sich weitere Betriebe ansiedeln. Durch die Eröffnung von „Heuhotels“, Hofläden und Cafés durch Landwirte könnte die Bedeutung als Naherholungsgebiet weiter steigen.

Ohne Realisierung der B 212n wird es zu einer deutlichen Zunahme der verkehrlichen Belastung auf der Stromer Landstraße und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen bzw. -

immissionen kommen (von mindestens 5.700 Kfz/24Std. im Jahr 2001 auf bis zu 8.200 Kfz/24Std. im Prognosejahr 2015). Dies ist vor allem durch den Quell- und Zielverkehr zum Güterverkehrszentrum begründet. Der Unterbau der Stromer Landstraße ist für diese Verkehrsbelastung mit einem prognostizierten LKW-Anteil von 12,4% im Jahr 2015 nicht ausreichend tragfähig. Im Rahmen einer Grundsanie rung des Straßenzuges müsste der Unterbau verbessert werden. Aufgrund der Erschließungsfunktion der Stromer Landstraße für die angrenzenden Anliegergrundstücke und einer fehlenden Umleitungsstrecke ist die Maßnahme nicht durchführbar. Da es außer der Stromer Landstraße keine weitere akzeptable, ausreichend leistungsfähige oder ausbaubare Straßenverbindung vom Logistikzentrum Niedervieland Richtung Wesermarsch gibt, bleibt nur der Neubau einer Straße. Mit dem Ausbau anderer Verkehrsträger (Bus/Eisenbahn/Schiff) kann eine verbesserte Anbindung nicht erreicht werden.

7 FFH-VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG/AUSNAHMEPRÜFUNG

Die Verpflichtung zur Durchführung der Verträglichkeitsprüfung für Raumordnungspläne und Bauleitpläne ergibt sich unmittelbar aus den für diese Planungen geltenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen (siehe § 7 Abs. 7 Satz 3 ROG und § 1a Abs. 4 BauGB) sowie aus § 35 BNatSchG.

7.1 VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG NATURA 2000

Durch alle im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung geprüften Alternativen der B212n werden die drei im Plangebiet befindlichen bremischen Natura 2000-Schutzgebiete und ein niedersächsisches Natura 2000-Gebiet durchschnitten, so dass nach § 35 BNatSchG eine Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Grundlage der Verträglichkeitsprüfung sind die dazu vorgelegten Studien (Planungsgruppe grün 2007).

Für das FFH-Gebiet „Niedervieland - Stromer Feldmark“ ist die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen gegeben, wenn mit Hilfe von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung baubedingte Schwebstoffeinträge verhindert werden.

Für die FFH-Gebiete „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ / „Bremische Ochtum“ sind unter Berücksichtigung der hier beschriebenen Planungs- und Ausführungsvorgaben keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele zu erwarten.

Entsprechend den Darstellungen der FFH-Studie (pgg 2007) kommt die Verträglichkeitsprüfung für das EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland zum Ergebnis, dass die B 212n (Variante 12), die Gegenstand der Flächennutzungsplanänderung ist, erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ zur Folge hat. Das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung wird durch die „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (Planungsgruppe grün 2008) bestätigt.

Es sind erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele zu erwarten. Im Einzelnen sind dies insgesamt Brutvorkommen von Großer Brachvogel (2 Brutpaare), Kiebitz (7 BP), Rotschenkel (3 BP), Uferschnepfe (4 BP) und Sumpfohreule (1 BP). Dabei werden auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erhebliche Beeinträchtigungen ausgelöst. Hierdurch entstehen zusätzliche Beeinträchtigungen von 2 BP Kiebitz und 1 BP Uferschnepfe.

Die Schutz- und Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes für Rastvorkommen nicht erheblich beeinträchtigt (pgg 2007).

7.2 AUSNAHMEPRÜFUNG

Die Flächennutzungsplanänderung ist nur zulässig, soweit die Planinhalte, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen:

- aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art notwendig sind und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Plan verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Es wird daher die in § 34 Abs. 3 BNatSchG vorgesehene Ausnahmeprüfung durchgeführt.

7.2.1 ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES

Zur Stärkung der Wirtschaftskraft, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Minderung verkehrsbedingter Belastungen der Wohnbevölkerung ist die Realisierung der B 212n für den Unterweserraum und Bremen von großer Bedeutung.

Im Zusammenhang mit Planung und Bau der A 281 ist auch die Realisierung der B 212n planerisch vorzubereiten. Die B 212n soll die links der Weser liegenden Hafen-, Werft- und Gewerbestandorte Brake, Elsfleth, Ganspe, Lemwerder (ASL) auf direktem Weg an den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst und - über die A 281 - an das Bundesfernstraßennetz in Richtung Ruhrgebiet, Hamburg (A 1) und Hannover (A 27) anschließen. Zur Zeit stellen die Landesstraßen L 875 und L 877 Harmenhausen – Strom die einzige linksseitig der Weser verlaufende Straßenverbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem südlichen Unterweserraum dar.

In Bremen wird sie direkt in das Logistikzentrum Niedervieland mit Güterverkehrszentrum, Außenhandelszentrum und Gewerbegebieten sowie den Neustädter Hafen führen. Über die A 281 besteht zukünftig eine leistungsfähige Verbindung zum Flughafen Bremen und dem Gewerbestandort Airport-Stadt sowie an die Häfen rechts der Weser mit Bremer Industriepark, Stahlwerke Bremen und dem Großmarkt. Damit ist die B 212n eine unverzichtbare Infrastruktureinrichtung zur Stärkung der Wirtschaftskraft und der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion mit Bremen. Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das „Logistikzentrum links der Weser“, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zurzeit Richtung Wesermarsch nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über die Stromer Landstraße/L 875. Auch die Gewerbegebiete von Delmenhorst, Ganderkesee und Lemwerder werden mit der B 212n an das Fernstraßennetz angeschlossen.

Durch den Neubau der B 212n wird der überregionalen Bedeutung des Logistikzentrums im Bremer Niedervieland Rechnung getragen. Insbesondere der reibungslose Transport der Güter von der Schiene auf die Straße und umgekehrt im Güterverkehrszentrum ist von einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung abhängig. Unter Berücksichtigung des zunehmenden Schwerlastverkehrs ist die Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen über das bestehende Straßennetz nur unzureichend gewährleistet. Zur weiteren Entwicklung des Standortes ist der Bau der B 212n in Verbindung mit den Bauabschnitten 3/2 und 4 (Wesertunnel) der A 281 daher dringend erforderlich. Die B 212n hat für die geplante A 281 eine sehr große Bedeutung, da ein erheblicher Anteil der erwarteten Verkehrsmengen über die B 212n als Zulaufstrecke zum Wesertunnel gelangen wird.

Entlang der Stromer Landstraße (L 877) liegt der Ortsteil Strom, der überwiegend Wohnbebauung aufweist. Eingestreut sind landwirtschaftliche Betriebe, Ausflugs-gaststätten und eine Schule. Die ca. 420 Anwohner der Stromer Landstraße sind heute durch den Durchgangsverkehr in/aus Richtung Bremen-Stadt, aber insbesondere durch den Schwerlastverkehr in/aus Richtung "Logistikzentrum links der Weser" im Niedervieland und den Neustädter Hafen stark belastet. Die Stromer Landstraße ist als "LKW-Strecke, Hauptverkehrsstraße" Richtung Güterverkehrszentrum bzw. Delmenhorst/B 212 Wesermarsch im LKW-Netz für Bremen dargestellt. Eine Verschärfung dieser Belastungssituation tritt im Verlauf der L 875 in Niedersachsen dadurch ein, dass hier streckenweise Nebenanlagen fehlen und die Fahrbahnbreite geringer ist. Der Fahrzeugverkehr auf der Stromer Landstraße/L 875 verursacht erhebliche Schall- und Luftschadstoffemissionen. Für die Zukunft wird ein stetig steigender Güterverkehr für den Bereich "Logistikzentrum links der Weser"/Neustädter Hafen prognostiziert, so dass die Belastungen weiter zunehmen werden.

Durch den Bau der B 212n in Verbindung mit der A 281 werden die Strome Landstraße und die L 875 nördlich der Verknüpfung mit der B 212n maßgeblich vom Durchgangs- und vor allem vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Die Strome Landstraße könnte nach Inbetriebnahme der B 212n aus dem LKW-Netz herausgenommen werden. Die Verlagerung des Verkehrs führt zu deutlich verringerten Schall- und Luftschadstoffbelastungen.

Die B 212n ist im „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Im Stadtentwicklungskonzept Bremen wird die B 212n als wichtig für den Güter- und Wirtschaftsverkehr und damit als Voraussetzung für die Erhöhung der Wirtschaftskraft bezeichnet. Gleichzeitig wird durch die Bündelung überregionaler Verkehre eine Entlastung des städtischen Straßennetzes erreicht.

Zusammenfassend dargestellt sind die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses:

- Darstellung der B 212n im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Vordringlicher Bedarf“ mit den dieser Einstufung zugrunde liegenden verkehrlichen und raumstrukturellen Zielen
- Schaffung einer Fernverkehrsanbindung mit überregionalem und länderübergreifendem Charakter von Nordenham – Bremen zur A 27 (Hannover) bzw. A 1 (Ruhrgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr
- Weitmögliche Entlastung von Wohngebieten
- Schaffung einer Hinterlandanbindung und Vernetzung der Hafenstandorte zwischen Nordenham und Bremen
- Verbesserung der Verflechtungen insbesondere im Hinblick auf Pendler- und Individualverkehrsbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit den Mittelzentren Nordenham und Brake sowie dem Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Delmenhorst
- Anschluss der Gewerbegebiete von Delmenhorst, Ganderkesee, Lemwerder, Bremen an das Fernstraßennetz und somit Erhöhung der Standortqualität
- Verbindung der Wirtschaftsräume rechts und links der Weser und Erschließung neuer Arbeitsmärkte (GVZ, Flughafen, Großmarkt, Stahlwerk, Industrie- und Gewerbegebiete etc.)
- Anreize für wirtschaftsstärkende Investitionen und zusätzliche Arbeitsplätze im strukturschwachen Unterweserraum und Bremen Nord.

Sie überwiegen die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes, so dass eine Ausnahme von den Schutzbestimmungen für die Flächennutzungsplanänderung gerechtfertigt ist.

7.2.2 ALTERNATIVENPRÜFUNG

Bei der Alternativenprüfung nach § 34 (3) Nr. 2. BNatschG sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen des Projektes aus Sicht der Belange von Natura 2000 vergleichend gegenüberzustellen.

Konzeptalternativen zum Straßenneubau wurden bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung ausgeschieden:

Eine teilweise Verlagerung der Autoverkehre auf andere Verkehrsträger (Bus, Eisenbahn, Schiff) stellt aufgrund der Struktur des Gesamtplanungsraums (mit Niedersachsen) und der

Reisegeschwindigkeiten der anderen Verkehrsträger keine Alternative zum Neubau der Bundesstraße dar. Der Zweck des Bundesstraßenneubaus – die verbesserte Anbindung des Unterweserraums an das Bundesfernstraßennetz und den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst – würde damit nicht erreicht.

Ein den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen gerechter **Ausbau der vorhandenen Stromer Landstraße** ist nicht möglich bzw. zielführend, da

- mit einem Ausbau der vorhandenen L 877 (Stromer Landstraße) die beabsichtigten Verkehrsziele und –wirkungen nicht erreichbar sind, eine schnelle und umwegfreie Anbindung der Wesermarsch und des Delmenhorster Raumes an die A 281 zu schaffen. Dies belegt ein Vergleich der prognostizierten Verkehrsmengen der Planungsfälle 1 und 2b-d bzw. 2cw2 der verkehrlichen Untersuchung.
- die örtlichen Platzverhältnisse mit den teilweise relativ geringen Abständen der Wohnbebauung von der Stromer Landstraße den Ausbau mit einem leistungsfähigen Querschnitt mit beidseitigen Nebenanlagen nicht zulassen
- die vermeidbare Belastung der Anlieger einschließlich einer Schule durch verkehrsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen unter dem Gesichtspunkt der Zunahme des LKW-Anteils am Gesamtverkehr nicht akzeptabel ist
- die Grundsanie rung der Stromer Landstraße wegen des wenig tragfähigen Untergrundes zwingend erforderlich wäre. Hierfür wäre ein über den bestehenden Straßenquerschnitt hinausgehender Bodenaustausch notwendig. Dabei sind auf einem Großteil der Strecke die ca. alle 200 m unter der Stromer Landstraße hindurch verlaufenden Rohre zur Ableitung des Oberflächenwassers der deichseitigen Grundstücke in den feldmarkseitigen Gräben, eine Ferngasleitung sowie Mittel- und Niederspannungskabel zu berücksichtigen. Die Grundsanie rung könnte nur unter Vollsperrung der Straße erfolgen. Die Erreichbarkeit der in dichter Folge von der Stromer Landstraße her erschlossenen Grundstücke müsste aber während der Baumaßnahme gewährleistet werden, weil die Straße die einzige Erschließungsfunktion für die angrenzende Wohnbebauung und die landwirtschaftlichen Betriebe darstellt. Da eine Umleitungsstrecke fehlt, ist schon aus diesem Grund eine den zukünftigen Verkehrsverhältnissen entsprechender Ausbau nicht möglich bzw. mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden.

Es gibt keine **Netzalternativen** für den Bau der B 212n, weil der Zwangspunkt für alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten der B 212n die Verknüpfung mit der A 281/Merkurstraße ist. Durch diese Verknüpfung soll der Unterweserraum über eine leistungsfähige Verbindung an das Logistikzentrum Niedervieland und an das Bundesfernstraßennetz angebunden werden. Gleichzeitig wird die Stromer Landstraße vom Verkehr aus dem Unterweserraum/Delmenhorst Richtung GVZ/Neustädter Hafen und umgekehrt entlastet.

Die Auswirkungen der B 212n-**Trassenalternativen** auf Schutzzweck und Erhaltungsziele des Europäischen Vogelsschutzgebietes „Niedervieland“, des Gebietes von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-Stromer Feldmark“ und der Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ / „Bremische Ochtum“ wurden in aufeinander aufbauenden Verträglichkeitsstudien nach § 26c Abs. 1 BremNatSchG (Bioconsult 2003, planungsgruppe grün 2007) und in einer Überprüfung der Variantenauswahl (planungsgruppe grün 2008) untersucht und vergleichend gegenübergestellt (s. Kap. 5.10, 5.11). Im Ergebnis ist unter Berücksichtigung der Eingriffsschwere und der damit korrelierenden Verhältnismäßigkeit die Variante 12 (Verknüpfung A 281 – nördlich Stedinger Brücke) eine Alternative, die zu den vergleichsweise geringsten, wenn auch weiterhin erheb-

lichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes führt und gleichzeitig geeignet ist, das Planungsziel auf zumutbare Weise zu erreichen. Die „rechtliche Stellungnahme zu Fragen der Trassenführung der Bundesstraße B 212n auf dem Gebiet des Landes Bremen unter dem Gesichtspunkt der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie“ (Rechtliche Stellungnahme Dr. Geiger vom 27.02.2003) kommt auf der Grundlage der o. g. FFH-Studie von 2003 zu folgendem Ergebnis: „Im Rahmen der gebotenen Alternativenprüfung sind im Sinne eines strikten Minderungs- und Vermeidungsgebots grundsätzlich diejenigen örtlichen und Ausführungsalternativen zu ergreifen, die das Gebiet am wenigsten beeinträchtigen.“ (GEIGER 2003, S. 36). Auf der Grundlage dieses Sachverhalts war 2003 die Variante 3 weiterzuverfolgen. Als Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsstudie 2007 ist die Variante 12 günstiger zu beurteilen als die Variante 3. Unter Berücksichtigung der o. g. rechtlichen Stellungnahme ist daher nunmehr die Variante 12 weiterzuverfolgen. Der „Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (BMVBW 2004) führt dazu aus:

„Entscheidend für den Vergleich von Alternativen ist, ob und in welchem Ausmaß Lebensräume und/oder Arten bzw. deren Habitate durch einzelne Alternativen erheblich beeinträchtigt werden. Es ist die geringst mögliche Beeinträchtigung anzustreben. Als Ergebnis des Alternativenvergleichs ist festzustellen, ob [...] aus naturschutzfachlicher Sicht eine Alternative vorhanden ist, mit der sich eine Verringerung der Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten erreichen ließe. Wenn es [...] eine zumutbare Alternative mit keinen oder geringeren Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes gibt, ist diese als Ergebnis der Alternativenprüfung zu wählen.“

In der Gesamtschau der Beeinträchtigungen der überprüften Varianten auf Natura 2000-Schutzgebiete wurde daher die Variante 12 in die Flächennutzungsplanänderung eingestellt.

Als **technische Alternativen** kommen die aufgeständerte Hochlage bzw. die Führung im Tunnel zwischen der geplanten Verknüpfung mit der A 281 und der geplanten Anbindung an den niedersächsischen Abschnitt der B 212n westlich der Ochtum in Betracht.

Eine Führung der B 212n in aufgeständelter Hochlage stellt aufgrund der daraus resultierenden noch erhöhten Störwirkungen (akustische und visuelle Belastung) auf das Europäische Vogelschutzgebiet im Vergleich zu den zu erwartenden Störwirkungen durch die geplante Gradiente rd. 1,50 m über Gelände keine Alternative dar.

Ein Tunnelbau in offener Bauweise scheidet wegen der baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete bei einer Bauzeit von ca. 4 Jahren aus. Der Bau eines Tunnels im Bohrverfahren ist ebenfalls unrealistisch, da aus bautechnischen Gründen die Überdeckung des Tunnelscheitels mindestens 1 Durchmesser des Tunnelquerschnittes (ca. 10-12 m) unter Gelände angeordnet werden muss. Anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes könnten zwar im Vergleich zur geplanten Trassenlage mit ca. 1,50 m über Gelände auf Teillängen minimiert werden, aber die Verringerung der Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes stehen in keinem Verhältnis zu den unverhältnismäßig hohen Investitions- und Unterhaltungskosten für einen Tunnel.

Der Begriff der **Zumutbarkeit** einer Alternative im Sinne der FFH-Richtlinie basiert auf dem im EU-Recht verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (Art. 5 Abs. 3 des EG-Vertrages) und hängt eng mit dem Begriff der Angemessenheit zusammen. Der Rahmen der Zumutbarkeit ist erst überschritten, wenn festgestellt wird, dass die Mehranstrengungen zur Umsetzung eines Vorhabens außerhalb jeden vernünftigen Verhältnisses zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen (hier: 1, 1a, 6, opt. 3, 12 und W2) geprüft worden, ist in einem zweiten Schritt zu entscheiden, ob eine gebietsverträglichere Alternative zu dem Vorhaben auch zu-

mutbar ist und somit weiterverfolgt werden muss. Mit der im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung verfolgten Variante 12 werden die geringsten Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten ausgelöst. Gleichzeitig werden mit der Variante 12 die Ziele der Planung, insbesondere der mit dem Vorhaben verfolgte verkehrliche Zweck, am besten erfüllt. Die Variante 12 ist somit zumutbar.

7.2.3 MAßNAHMEN ZUR KOHÄRENZSICHERUNG

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes sind durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen zu kompensieren.

Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, das Netz Natura 2000 zu erhalten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und kumulativer Projektwirkungen sind für folgende erhebliche Beeinträchtigungen Maßnahmen durchzuführen:

- Sumpfohreule: Verlust des Bruthabitats von 1 Brutpaar; Verlust von Nahrungshabitaten; Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr
- Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten von Wiesenlimikolen (Kiebitz (9 BP), Uferschnepfe (5 BP), Großer Brachvogel (2 BP), Rotschenkel (3 BP)); Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr

Grundsätzlich kommen entsprechend „Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der ‚Habitat-Richtlinie‘ 92/43/EWG“ (EU-KOMMISSION 2007) zur Kohärenzsicherung folgende Maßnahmen in Frage:

- Wiederherstellungs- oder Verbesserungsmaßnahmen in bestehenden Gebieten: Wiederherstellung des Lebensraums, um seinen Erhaltungswert zu bewahren und die Erfüllung der für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele sicherzustellen, oder Verbesserung des verbleibenden Lebensraums, und zwar proportional zu dem Verlust, der durch den Plan bzw. das Projekt in dem für Natura 2000 ausgewiesenen Gebiet entstanden ist
- die Neuanlage eines Lebensraumes: die Neuanlage eines Lebensraums in einem neuen oder erweiterten Gebiet, das in das Netz Natura 2000 einzugliedern ist
- wie oben ausgeführt und in Verbindung mit anderen Maßnahmen: Beantragung eines neuen Gebiets laut Habitat- bzw. Vogelschutz-Richtlinie.

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind entsprechend dem Auslegungsleitfaden der EU-Kommission (2007) vorrangig auf Flächen im räumlichen Verbund mit bestehenden Natura 2000-Gebieten in Erwägung zu ziehen. Sie müssen über die ohnehin nach Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL erforderlichen Maßnahmen hinausgehen. Sind Arten, für die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung innerhalb eines bestehenden Natura 2000-Gebietes umgesetzt werden sollen, Schutz- und Erhaltungsziel des jeweiligen Gebietes, so sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung nur dann möglich, wenn sicher prognostiziert werden kann, dass die Tragfähigkeit des Lebensraums für diese Arten entsprechend erhöht werden kann. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung müssen in das Europäische Netz „Natura 2000“ integriert sein oder werden.

Nach Beschlussfassung der Flächennutzungsplanänderung wird die EU-Kommission durch Bremen über die Planungen zur Kohärenzsicherung unterrichtet werden.

Maßnahmen für die Sumpfohreule

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung eignet sich für die Sumpfohreule (Brutfunktion) die Schaffung von 2-3 ca. 1 ha großen Flächen oder einer mind. 5 ha großen Fläche in einem mind. 20 ha großen, ungestörten Gebiet. Die Maßnahmen sollten ungestörte, reliefreiche Hochstauden-Röhrichtkomplexe (mit Pflegemahd im Abstand von 3-5 Jahren) bzw. sehr extensiv genutzte Grünlandflächen (Mahd alle 2-4 Jahre im Spätsommer) fördern. Eine wichtige Voraussetzung ist die Ungestörtheit der Flächen (keine Störungen durch Naherholung oder Landwirtschaft) in der Brutzeit von März bis Juli. Die Flächen sollten in der Nähe von offenen, extensiv genutzten Grünlandbeständen liegen.

Das EU-Vogelschutzgebiet „Blockland“ ist als Gebiet für Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die Sumpfohreule gut geeignet. In den 70er brüteten im Blockland 8-10 Paare Sumpfohreulen. In der Waller Feldmark (1991) und im Hollerland (1992 und 1997) konnten ebenfalls Bruten nachgewiesen werden, weshalb die Flächen ebenfalls gut geeignet sind. Da diese Gebiete räumlich hinreichend mit dem Schutzgebietssystem NATURA 2000 vernetzt sind, sind die Kohärenzanforderungen erfüllt. Eine negative Auswirkung der Maßnahmen auf andere Schutz- und Erhaltungsziele ist ausgeschlossen. Die Maßnahmen können in der Waller Feldmark auf geeigneten, von der Stadtgemeinde oder der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellten Flächen erfolgen. Deshalb ist eine gesonderte Darstellung im Flächennutzungsplan nicht erforderlich. Konkrete Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 212n getroffen.

Maßnahmen für Wiesenlimikolen

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung ist für die beeinträchtigten Bruthabitate von Wiesenlimikolen die Entwicklung von Grünlandlebensräumen geeignet. Bei der Konzipierung der Maßnahmen sind die artspezifischen Habitat- und Nutzungsansprüche zu berücksichtigen. Bei Maßnahmen innerhalb von EU-Schutzgebieten müssen diese über die ohnehin erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes, wie z. B. Auflagen des Vertragsnaturschutzes, hinausgehen.

Folgende Maßnahmen sind grundsätzlich geeignet und können im Zusammenhang mit Bewirtschaftungs-/Nutzungsaufgaben (Regulierung der Nutzung, Mahdzeitpunkte) dazu dienen, die prognostizierten Beeinträchtigungen zu kompensieren und den kohärenten Zusammenhang des Netzes Natura 2000 zu sichern:

- Vernässungsmaßnahmen mit periodisch erhöhten Wasserständen durch
 - Polderung von Flächen
 - Anstau/Verschließen von Gräben und Grütten
- Anlage von Flach- und Kleingewässern mit genutzten Ufern
- Aufreinigung und Wiederherstellung verlandeter Kleingewässer
- Beseitigung von Störelementen des Lebensraumes (z. B. Erdverkabelung von Hochspannungsleitungen, Entfernen von Gehölzstrukturen).

Die Maßnahmen müssen in einem großen zusammenhängenden Grünland-Areal liegen, da viele der Arten (insbesondere der Große Brachvogel) über einen großen Aktionsradius verfügen.

Im Bremer Raum existieren vielfältige Beispiele für die fachlich erfolgreiche Umsetzung von derartigen Maßnahmen in Grünlandbereichen (z. B. im NSG Ochtumniederung bei Brokhuhting, Duntzenwerder, „E.ON-Ausgleichsfläche“). So konnten bspw. in der „E.ON-Ausgleichsfläche“ (ca. 18 ha) südlich Duntzenwerder im Außendeichsbereich der Ochtum im Jahr 2007 nach Umsetzung von Maßnahmen (Anlage von Blänken, periodisch erhöhte Wasserstände) 8 Brutpaare Kiebitz, 2 Brutpaare Rotschenkel und 1 Brutpaar Bekassine (ROSS-KAMP 2007) festgestellt werden. Im Jahr 2003 waren dort keine Limikolen festgestellt worden.

Bei der Festlegung des Umfangs kohärenzsichernder Maßnahmen sind die entsprechenden Ausgangswertigkeiten der Flächen, die erreichbaren Siedlungsdichten und die artspezifischen Habitatansprüche der durch das Vorhaben beeinträchtigten Wiesenlimikolen zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 für Wiesenlimikolen sind aufgrund der direkten Rückwirkung auf das betroffene EU-Vogelschutzgebiet vorrangig im südlich an die Trasse angrenzenden Wiedbrok durchzuführen. Die Flächennutzungsplanänderung stellt hierfür Flächen im Wiedbrok nach § 5 Abs.2 Nr.10 BauGB dar.

Sofern im Wiedbrok nicht hinreichend geeignete Flächen verfügbar gemacht werden können, sind Flächen im Bremer Feuchtgrünlandring und im Naturraum Wesermarsch fachlich geeignet. Im Bremer Feuchtgrünlandring ist insbesondere die Verkabelung von Freileitungen zu prüfen, in der Wesermarsch Flächen in der nördlichen und südlichen Ochtumniederung sowie in den Kladdinger Wiesen, im Landkreis Wesermarsch Flächen in einem Suchraum beidseitig der B 212n in den Gemeinden Berne und Lemwerder. Die Flächen bzw. Maßnahmen müssen geeignet sein, die Lebensraumqualität für Wiesenbrüter zu erhöhen. Auf Flächen im Bremer Feuchtgrünlandring sollen diese Maßnahmen auf Flächen im Eigentum der Stadtgemeinde oder der Bundesrepublik Deutschland sichergestellt werden. Die konkreten Regelungen hierfür sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu treffen. Auf eine Darstellung im Flächennutzungsplan wird darum verzichtet.

7.2.4 AUSNAHMEBEGRÜNDUNG

Im Ergebnis der Ausnahmeprüfung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG ist auf Grund der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und dem Fehlen von zumutbaren Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen von NATURA 2000 Gebieten das Vorhaben auf der vorgesehenen Trasse dann zulässig, wenn die o. g. geschilderten kohärenzsichernden Maßnahmen durchgeführt werden.

8 ARTENSCHUTZRECHTLICHE PRÜFUNG

8.1 AUFGABENSTELLUNG

Grundsätzlich erfolgt die rechtsverbindliche Prüfung artenschutzrechtlicher Belange auf der Ebene der Projektzulassung. Es ist jedoch sinnvoll, bereits in vorgelagerten Planungsstufen auf der Ebene der Linienbestimmung Aspekte des Artenschutzes zu berücksichtigen und somit Risiken für die nachfolgende Projektzulassung zu identifizieren bzw. auszuschließen.

Für die Variante 12 ist zu untersuchen, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände dieser Linienführung grundsätzlich entgegenstehen und somit ein hohes Zulassungsrisiko gegeben ist. Der Aufgabenstellung entsprechend (Identifizierung von Risiken) handelt es sich dabei um eine grobmaßstäbliche Betrachtung. Auf der Ebene der Linienbestimmung (Raumordnung bzw. Flächennutzungsplanung) erfolgt dieses auf der Grundlage der bekannten Ausstattung des Naturraums bzw. des fachgutachterlich eingeschätzten Potenzials.

8.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten unmittelbar und sind ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. Die Ausnahmen des § 43 Abs. 8 sind zu berücksichtigen. Demnach kann von den Verboten des § 42 BNatSchG im Einzelfall eine Ausnahme zugelassen, wenn z. B. zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art geltend gemacht werden können. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Artikel 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/ EWG (FFH-RL) weitergehende Anforderungen enthält. Artikel 16 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG und Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 79/409/EWG (VSchRL) sind zu beachten.

Da die Realisierung des zur Linienbestimmung vorgesehenen Vorhabens B 212n nur erfolgen kann, wenn die Bundesstraße im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach § 17 FStrG zugelassen wird, ist § 42 (5) BNatSchG auch im vorgelagerten Verfahren (Linienbestimmung) anzuwenden. Sind durch nach § 19 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt entsprechend § 42 Abs. 5 BNatSchG ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Falls notwendig, können zusätzlich zur Wahrung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality)) festgesetzt werden. In diesem Fall läge kein Verstoß gegen die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG vor. Bei Durchführung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist zudem das Eintreten des in § 42 (1) Nr. 2 BNatSchG aufgeführten Verbotstatbestandes unwahrscheinlich, da davon auszugehen ist, dass durch die Wahrung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gleichzeitig eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer lokalen Population durch Störungen verhindert wird.

8.3 PRÜFUNG DER 64. ÄNDERUNG DES FNP

VORBEMERKUNG

Ein Teil der zu erwartenden Beeinträchtigungen (insbesondere von geschützten Pflanzenarten, Amphibien und Libellen) und der in diesem Zusammenhang möglicherweise ausgelösten Verbotstatbestände kann durch Vermeidungsmaßnahmen (s. Kap. 9.1) verhindert werden. Bei der nachfolgenden Prüfung wird daher auf das mögliche Eintreten dieser Beeinträchtigungen nicht näher eingegangen. Unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus dem Raum ist zudem davon auszugehen, dass durch Betrachtung anderer Artengruppen als Vögel (Brut- und Rastvögel) und Fledermäuse keine zusätzlichen hohen Zulassungsrisiken ermittelt werden können. Es wird unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus dem Raum ebenfalls davon ausgegangen, dass insgesamt die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten anderer Artengruppen als Vögel und Fledermäuse im räumlichen Zusammenhang nicht beeinträchtigt wird. Auch wird davon ausgegangen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen anderer Artengruppen als Vögel und Fledermäuse insgesamt nicht verschlechtert wird. Somit werden diesbezüglich keine zusätzlichen Verbotstatbestände erfüllt. Diese der gewählten Linienführung nicht grundsätzlich entgegen stehenden Kriterien werden auf die nächste Planungsebene verlagert und die Prüfung von Artenschutzbelangen auf der Ebene der Linienbestimmung auf die Artengruppen Vögel und Fledermäuse beschränkt.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf Auswirkungen auf Artvorkommen auf Bremer Gebiet. Auswirkungen auf Arten auf niedersächsischer Seite werden dargestellt, soweit sie eine unvermeidbare Folgewirkung der Variante 12 darstellen. Die Folgenbewältigung erfolgt im niedersächsischen Verfahren.

8.3.1 BETROFFENHEITEN

In erster Linie betroffen sein werden durch die Linienführung besonders und streng geschützte Vogelarten, hier insbesondere Wiesenvögel (Wiesensingvögel, Wiesenlimikolen), röhrichtbrütende Vogelarten (z. B. Blaukehlchen, Sumpfohreule) und Rastvogelvorkommen in der Ochtumniederung. Im weiteren Verlauf durchschneidet Variante 12 ein Rastvogelgebiet westlich von Deichhausen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass an Gebäuden brütende Vogelarten durch das Vorhaben betroffen sein können. In den Siedlungsbereichen in Sandhausen gibt es außerdem Fledermausvorkommen. Nach derzeitigem Planungsstand kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fledermausquartiere in Anspruch genommen werden. Die geplante Straße quert die Fledermaus-Leitlinie Ochtum.

8.3.2 VERMEIDUNGSMAßNAHMEN

Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen (z. B. erstmalige Flächeninanspruchnahme außerhalb der Brutzeit, Bauzeitfenster, ausreichend lichte Weite bei Querungsbauwerken von Gewässern, Überflughilfen) kann das Eintreten von Verbotstatbeständen (Vögel und Fledermäuse) vermieden werden.

8.3.3 VORGEZOGENE AUSGLEICHSMABNAHMEN (CEF-MAßNAHMEN)

Zur Wahrung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang können entsprechend § 42 (5) BNatSchG vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Die Funktionalität von CEF-Maßnahmen muss sichergestellt sein. Es ist der Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen zu erbringen und die fortdauernde ökologische Funktion der Maßnahmen ist zu gewährleisten.²

² s. dazu auch Urteil des BVwerG 9 A 20.05 vom 17.01.2007 (sogn. „Halle-Urteil“)

8.3.3.1 WIESENVÖGEL

Für Wiesenvögel sind Maßnahmen zur Grünlandentwicklung (Nutzungsaufgaben) zur Wahrung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang (CEF-Maßnahmen) geeignet.

Die Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für Wiesenvögel kann flächenintensiv sein. Maßnahmen in der geschilderten Art und Weise wurden z.B. in den Gebieten Duntzenwerder und Brokhuchting als Kompensationsmaßnahmen für Eingriffsvorhaben erfolgreich durchgeführt. Diese Gebiete sind durch die Maßnahmen zu den wertgebenden Räumen innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ geworden. Der Erfolg der Maßnahmen wird durch das jährliche Monitoring bestätigt (Jahresberichte zur Funktionskontrolle und managementbegleitenden Gebietsschau im NSG „Ochtumniederung bei Brokhuchting“; jährliche Monitoringberichte für die Kompensationsflächen Baggergutdeponie Bremen-Seehausen). Trotz der grundsätzlich gegebenen Möglichkeit zur fachlichen Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für Wiesenvögel kann aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen der Variante 12 und der Maßgabe, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt sein muss, vor dem Hintergrund der im Eingriffsraum eingeschränkten Verfügbarkeit aufwertbarer Flächen nicht abschließend beurteilt werden, ob das Flächenerfordernis für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für Wiesenvögel tatsächlich in vollem Umfang erfüllt und das Eintreten von Verbotstatbeständen somit gänzlich vermieden werden könnte.

8.3.3.2 RÖHRICHTBRÜTER

Für röhrichtbrütende Vogelarten eignet sich die Anlage von Röhrichen oder Röhrichsäumen in einem Mosaik mit extensiver Grünlandbewirtschaftung.

Durch den Trassenverlauf werden vergleichsweise kleinflächige Bereiche mit einer Bedeutung für Röhrichtbrüter beeinträchtigt. Es handelt sich vorwiegend um linienhafte Strukturen, wie z. B. Röhrichsäume an Gewässerufern. Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass die zur Vermeidung von Verbotstatbeständen erforderlichen vorgezogenen CEF-Maßnahmen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben (Ochtumniederung, Grünland westlich Deichhausen) in vollem Umfang umgesetzt werden können.

Bei Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und Vermeidungsmaßnahmen wird nicht davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben insgesamt die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Röhrichtbrütern im räumlichen Zusammenhang beeinträchtigt wird. Auch wird nicht davon ausgegangen, dass der Erhaltungszustand der Populationen von Röhrichtbrütern insgesamt verschlechtert wird. Somit werden diesbezüglich voraussichtlich keine Verbotstatbestände erfüllt.

8.3.3.3 STANDORTGEBUNDENE BRUTVOGELARTEN

Arten, die standortgebunden brüten, können Ersatzbrutplätze angeboten werden. Bei den möglicherweise betroffenen Arten, wie z. B. Mehlschwalben oder anderen standortgebundenen Arten wird nicht davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben insgesamt die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang beeinträchtigt wird. Auch wird nicht davon ausgegangen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen von gebäudebrütenden Vogelarten insgesamt verschlechtert wird. Somit werden diesbezüglich voraussichtlich keine Verbotstatbestände erfüllt.

8.3.3.4 RASTVÖGEL

Für Rastvögel eignet sich die temporäre Überstauung von Flächen oder die Anlage von Blänken in einem weiträumigen Grünlandgebiet.

Maßnahmen in der geschilderten Art und Weise wurden z.B. in den Gebieten Duntzenwerder und Brokhuchting als Kompensationsmaßnahmen für Eingriffsvorhaben erfolgreich durchgeführt. Diese Gebiete sind durch die Maßnahmen zu den wertgebenden Räumen innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ geworden. Der Erfolg der Maßnahmen wird durch das jährliche Monitoring bestätigt (Jahresberichte zur Funktionskontrolle und managementbegleitenden Gebietsschau im NSG „Ochtumniederung bei Brokhuchting“; jährliche Monitoringberichte für die Kompensationsflächen Baggergutdeponie Bremen-Seehausen).

Die durch den Trassenverlauf beeinträchtigten Bereiche haben für Rastvögel insgesamt eine untergeordnete Bedeutung. Die Vorkommen im Wiedbrok sind lediglich von lokaler Bedeutung, in der Ochtumniederung und im Grünland westlich Deichhausen von regionaler Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass die zur Vermeidung von Verbotstatbeständen erforderlichen vorgezogenen CEF-Maßnahmen im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben (Ochtumniederung, Grünland westlich Deichhausen) in vollem Umfang umgesetzt werden können.

Bei Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und Vermeidungsmaßnahmen wird nicht davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben insgesamt die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Rastvögeln im räumlichen Zusammenhang beeinträchtigt wird. Auch wird nicht davon ausgegangen, dass der Erhaltungszustand der Populationen von Rastvögeln insgesamt verschlechtert wird. Somit werden diesbezüglich voraussichtlich keine Verbotstatbestände erfüllt.

8.3.3.5 FLEDERMÄUSE

In Bezug auf Fledermäuse können nach derzeitigem Kenntnisstand durch das Vorhaben Paarungsquartiere der Rauhaufledermaus und ein Wochenstubenquartier des Braunen Langohrs im Siedlungsbereich Sandhausen betroffen sein. Paarungsquartiere der Rauhaufledermaus sind nicht ortsfest. Das Höhlenangebot für das Braune Langohr ist in den südlich angrenzenden Gehölzbereichen ausreichend hoch, so dass darauf ausgewichen werden kann. Zusätzlich können im Rahmen vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen durch Ausbringung von Fledermauskästen neue Quartiere für Rauhaufledermaus und Braunes Langohr geschaffen werden (RICHARZ & LIMBRUNNER 2003, GEBHARD 1997).

Es muss davon ausgegangen werden, dass durch das Vorhaben außerdem bis zu 3 Flugrouten verschiedener Fledermausarten unterbrochen werden.

Mit Hilfe eines Lenkungskonzepts (z. B. Überflughilfen) für strukturgebundene Fledermausarten wie z. B. Teich- und Wasserfledermaus sowie von Kollisions-/Lärmschutzwänden im Bereich von Flugrouten und Quartierstandorten können weitere Auswirkungen vermieden werden. Das Kollisionsrisiko von Fledermausarten mit Fahrzeugen beschränkt sich dann auf das allgemeine Lebensrisiko.

Eine vergleichbare Situation in Bezug auf Fledermausvorkommen ist im Bereich der planfestgestellten B 50n (Hochmoselübergang) vorhanden. Hier sind als Vermeidungsmaßnahme Überflughilfen für Fledermäuse berücksichtigt worden. Zudem wurde festgelegt, dass in Bäumen vorhandene Bestände von Fledermäusen vor Beginn von Fällungen umzusiedeln sind. Der Verlust einzelner Baumhöhlenquartiere wird bedingt durch die Ausdehnung der angrenzenden, strukturreichen Wälder als wenig gravierend eingestuft. Weiterhin ist zur Sicherung der Vorkommen die Sicherung von Altholzbeständen, die Anlage von Leitstrukturen und die Installation von Nistkästen für Fledermäuse vorgesehen (FROELICH & SPORBECK

2006, LSV 2006). Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen wird das Erfordernis des Verweilens der Fledermauspopulation in einem günstigen Erhaltungszustand erfüllt. Die Klage des BUND gegen den Planfeststellungsbeschluss der B 50n (mit dem vorgesehenen Maßnahmenkonzept) wurde Ende 2007 vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz abgewiesen.

Zusammenfassend wird bei der geplanten Straße bei Durchführung von Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben insgesamt die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen im räumlichen Zusammenhang beeinträchtigt wird. Auch wird nicht davon ausgegangen, dass der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Fledermäuse insgesamt verschlechtert wird. Somit werden diesbezüglich voraussichtlich keine Verbotstatbestände erfüllt. Zur Konkretisierung erforderlicher Maßnahmen sind im Vorfeld der Entwurfsplanung weitere Erfassungen der Fledermausbestände erforderlich.

8.3.4 AUSNAHMEBEGRÜNDUNG

Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten von Verbotstatbeständen zum Teil vermieden werden. In Bezug auf standortgebundene Brutvogelarten, Röhrichtbrüter, Rastvögel und Fledermäuse kann das Eintreten von Verbotstatbeständen durch die Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) verhindert werden.

Für die Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für Wiesenvögel sind im Bereich des Niedervielands durch die zahlreichen bestehenden Kompensationsflächen und das vorgesehene Management der Flächen des Vogelschutzgebiets nur eingeschränkte Aufwertungsmöglichkeiten vorhanden. Neben dem Erfordernis zur Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sind für die Beeinträchtigungen von Wiesenvögeln auch im Zusammenhang mit der Eingriffsregelung des BremNatSchG (Kompensationsmaßnahmen) und der FFH-Verträglichkeitsprüfung entsprechende Maßnahmen (Maßnahmen zur Kohärenzsicherung) zu berücksichtigen. Derartige Maßnahmen werden voraussichtlich im angrenzenden Raum (Ochtumniederung, Grünland westlich Deichhausen) bzw. im Bremer Feuchtgrünlandring umgesetzt. Insbesondere Maßnahmen zur Kohärenzsicherung müssen ebenso wie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zum Zeitpunkt des Eingriffs funktionieren. Das Erfordernis für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) kann daher voraussichtlich ebenfalls im angrenzenden Raum bzw. im Bremer Feuchtgrünlandring umgesetzt werden. Aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Populationen von Wiesenvögel ist davon auszugehen, dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zumindest in dem Umfang durchgeführt werden können, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum und somit der Gesamtpopulation im natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art trotz Realisierung des Vorhabens insgesamt nicht verschlechtert. Bei einer Umsetzung im unmittelbar zum Vorhaben angrenzenden Raum profitieren sogar die direkt betroffenen Populationen.

In dem Fall, dass durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen der Erhaltungszustand der Populationen von Wiesenvögeln zwar nicht verschlechtert wird, aber die zur Wahrung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erforderlichen Maßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht in vollem Umfang umgesetzt werden können, kann dennoch das Eintreten von Verbotstatbeständen in Bezug auf Wiesenvögel nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Im diesem Fall wäre eine Ausnahme nach § 43 (8) BNatSchG zu begründen.

Die zur Ausnahmebegründung erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind in Kap. 7.2.1 im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung bereits

dargelegt worden. Darauf wird an dieser Stelle verwiesen. Weiterhin sind Alternativen zur gewählten Trassenführung nicht vorhanden. Dieser Sachverhalt ist in Kapitel 7.2.1 dargelegt, auf das an dieser Stelle ebenfalls verwiesen wird. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen können zumindest in dem Umfang realisiert werden, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen nicht verschlechtert.

9 VERMEIDUNG, VERMINDERUNG UND KOMPENSATION DER ZU ERWARTENDEN ERHEBLICHEN NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

9.1 VERMEIDUNGS- UND VERMINDERUNGSMAßNAHMEN

Folgende Maßnahmen, die bei der vorliegenden Planung zu berücksichtigen sind, führen zu einer Vermeidung von Beeinträchtigungen des mit dem Straßenneubau verbundenen Eingriffs:

MENSCH

- Schallschutzmaßnahmen

BIOTOPE, VÖGEL

- Beibehaltung der derzeitigen Wasserstände in den Grünlandflächen
- Anlage der Baustraßen nur im Trassenbereich
- Anlage möglicher Baustelleneinrichtungsflächen am GVZ bzw. am Rand der Wiedbrokstraße
- Verzicht der Sandentnahme im Wiedbrok und in der Stromer Feldmark
- Verzicht auf Bepflanzung der Böschungsbauwerke mit Gehölzen
- Erhaltung großräumiger Grünlandflächen im Wiedbrok durch Führung der Trasse im nördlichen Wiedbrok

FISCHE, LIBELLEN, AQUATISCHE WIRBELLOSE

- Wiederherstellung der Verbindungsfunktion von Gräben
- Neugestaltung des Gewässersystems im Anschluss an die Bauarbeiten
- Erhalt der Verbindungsfunktion des Mühlenhauser Fleets
- Vermeidung der direkten Einleitung ungeklärter Straßenoberflächenabwässer und aus dem Baustellenbetrieb in das Grabensystem

SONSTIGE TIERARTEN

- Installation von Leitzäunen für Amphibien
- Installation von Wildschutzzäunen

BIOTISCHE ERTRAGSFUNKTION

- Keine Vermeidung möglich

GRUNDWASSERSCHUTZFUNKTION

- geordnete Sammlung, Vorklärung und Ableitung des Straßenoberflächenwassers
- Sicherung eines ordnungsgemäßen Baubetriebes

BIOKLIMATISCHE AUSGLEICHSFUNKTION

- Keine Vermeidung möglich

LANDSCHAFTSERLEBNISFUNKTION

- Pflanzung von Röhrichten entlang der Trasse zur Einbindung in das Landschaftsbild der Marsch.

9.2 KOMPENSATIONSMAßNAHMEN

9.2.1 MAßNAHMENKONZEPT

Zur Kompensation der nach der Durchführung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sind nach § 1a BauGB Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Anforderungen an derartige Maßnahmen werden nachfolgend schutzgutbezogen dargestellt.

BIOTOPTYPEN

Eine Kompensation der Eingriffe kann mit der Entwicklung von Grünland-Graben-Arealen durch Extensivierung mit dem Entwicklungsziel „mesophiles Grünland“ und „Feuchtgrünland“ sowie durch Vernässung von Grünlandstandorten und Neuanlage bzw. Optimierung von Grabenstrukturen oder der Durchführung eines ökologischen Grabenräumprogramms erreicht werden.

Über Maßnahmen zur Biotopwertsteigerung können die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen und weiteren Tierarten (Amphibien, Libellen) ebenfalls kompensiert werden.

VÖGEL

Bei der Konzipierung von Maßnahmen sind die artspezifischen Habitat- und Nutzungsansprüche durch Gestaltungsmaßnahmen (bspw. Anlage von Flachgewässern) oder Nutzungsaufgaben (Regulierung der Nutzung, Mahdzeitpunkt) zu berücksichtigen. Die Maßnahmen müssen in einem großen zusammenhängenden Grünland-Areal liegen, da viele der Arten über einen großen Aktionsradius verfügen. Brut- und Rastvögel können durch Vernässung von Grünland bei gleichzeitiger Bewirtschaftung mit Nutzungsaufgaben und Anlage von Wasserflächen gefördert werden. Die Maßnahmen sind mit denen zur Biotopwertsteigerung kombinierbar. In Gebieten mit guten Siedlungsdichten, aber schlechten Reproduktionserfolgen von Wiesenvögeln können diese durch Durchführung eines Gelegeschutzprogramms und begleitende Maßnahmen zur Verbesserung des Lebensraums (Bereicherung der Grünlandstruktur, Schaffung eines Nutzungsmosaiks, Anlage von Kleingewässern) kompensiert werden.

LANDSCHAFTSBILD/ERHOLUNG

Mögliche Maßnahmen sind die Entwicklung größerer, zusammenhängender Grünland-Grabenkomplexe mit extensiver Nutzung und von naturnahen Graben- und Röhrichtstrukturen. In der Regel ist davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes über biotopwertsteigernde Maßnahmen mitkompensiert werden können. Da besondere Funktionen betroffen sind, sind weitergehende Maßnahmen durchzuführen.

Maßnahmen zur Gestaltung und Strukturierung des Landschaftsbildes durch Gehölzpflanzungen widersprechen den Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebiets Nie-

dervieland. Daher werden Gestaltungs- und Strukturierungsmaßnahmen in den Randbereichen (Stromer Landstraße, Wiedbrokstraße) auf stadteigenen Flächen durchgeführt.

9.2.2 FLÄCHEN FÜR KOMPENSATIONSMAßNAHMEN

Durch die geplante B 212 wird der Raum Wiedbrok und das angrenzende Ochtumvordeichland zerschnitten. Prioritär sollen Kompensationsmaßnahmen dort umgesetzt werden und zugleich den Anforderungen an kohärenzsichernde Maßnahmen entsprechen sowie der Neugestaltung der Landschaft dort dienen. Die durch Maßnahmen zur Kohärenzsicherung entstehenden Biotopwertigkeiten und avifaunistischen Funktionen werden auf das Kompensationserfordernis für Biotoptypen und die besonderen Funktionen der Avifauna angerechnet.

Große Teile des übrigen Niedervielands sowie im Naturschutzgebiet Brokhuchting sind im Flächennutzungsplan Bremen 1983 in der Fassung vom 31.05.2001 als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen. Dort sind umfangreiche Maßnahmen jedoch bereits realisiert und z. T. hohe Wertigkeiten vorhanden. Aufgrund dieser bereits bestehenden z. T. hohen Wertigkeiten auf der einen Seite und der Vorbelastungen (Freileitungen, Gewerbegebiete, A 281) auf der anderen Seite stehen hier praktisch keine Flächen mehr für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung.

Die „Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung“ empfiehlt die Ochtumniederung südlich des Duntzenwerder bis nach Schohasbergen als Raum für Kompensationsmaßnahmen der B 212n. Die nördliche und südliche Ochtumniederung eignet sich grundsätzlich für Maßnahmen zur Biotopwertsteigerung und zur Kompensation von Beeinträchtigungen der besonderen Funktionen der Avifauna. Eine räumliche Nähe und die zur Kompensation der besonderen Funktionen der Avifauna erforderliche Ungestörtheit und Großräumigkeit sind im Zusammenhang mit dem Niedervieland gegeben. Diese Flächen stehen für Kompensationsmaßnahmen jedoch aufgrund der fehlenden Zustimmung der zuständigen Gebietskörperschaft zur Zeit nicht zur Verfügung.

Nach der Eingriffs-Ausgleichs-Konzeption (ILN 2000b) kommt das Blockland als Raum für die Kompensation von Eingriffen im Niedervieland/Wiedbrok infrage. In Abstimmung mit der Landwirtschaft ist ein Suchraum für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zur Biotopwertsteigerung abgegrenzt worden. Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in besondere Funktionen (Avifauna) können dort jedoch nur mit Einschränkungen (Vorbelastungen, hohe Ausgangswertigkeiten) umgesetzt werden.

Aufbauend auf der „Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung“ wurden 2004 im Bereich Bookholzberg/Lemwerder beidseitig der B 212 (ca. 900 ha) sowie entlang der Ollen (ca. 365 ha) Flächen für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen untersucht. Es handelt sich dabei um ausgedehnte Grünland-Grabenareale, die in ihrer naturräumlichen Ausstattung mit den Gebieten „Niedervieland“ und „Blockland“ vergleichbar sind. Aufgrund der Ergebnisse der ökologischen Datenerhebungen ist davon auszugehen, dass sowohl die Kompensation von Eingriffen in Biotoptypen als auch in besondere Funktionen vollständig auf den derzeit untersuchten Flächen möglich ist. Die Gemeinden Lemwerder und Berne haben ihre Bereitschaft bekundet, derartigen Maßnahmen im Bereich ihrer Gebietskörperschaft zuzustimmen. Die Maßnahmen fügen sich in ein Gesamtkonzept für die B 212n, wie es im länderübergreifenden Kompensationskonzept Bremen/Niedersachsen dargestellt ist.

Der Landschaftsrahmenplan Landkreis Wesermarsch (LK Wesermarsch 1992) sieht im vorgesehenen Bereich als Schutzzweck die „Erhaltung und Entwicklung eines Wiesenvogelbrut-

und –lebensraumes und der dort vorkommenden, das gesamte Gebiet durchziehenden Gräben als Lebensstätte von artenreicher Flora und Wasserfauna mit vorhandenen oder zu entwickelnden gut ausgebildeten und zonierten Beständen verschiedener Grabengesellschaften“ vor. Zudem wird auf besonderen Handlungsbedarf für Konzepte zur Grabenunterhaltung hingewiesen. Die Gemeinde Lemwerder hat diese Zielaussage in ihren Landschaftsplan (PGG 1994) übernommen.

10 HINWEISE AUF SCHWIERIGKEITEN, DIE BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN AUFGETRETEN SIND

Das Verkehrsvorhaben B 212n erstreckt sich über die Bundesländer Bremen und Niedersachsen. Dadurch ergibt sich ein erhöhter Abstimmungsbedarf im Rahmen der verschiedenen Planungsstufen. Die betrachteten Varianten durchlaufen die jeweiligen Bundesländer in unterschiedlicher Länge und die einzelnen Schutzgüter sind in unterschiedlicher Intensität davon betroffen. Die hier zugrunde gelegten Unterlagen hatten den Fokus auf die Auswirkungen des Projekts in Bremen zu richten. Für die Auswirkungen des bremischen Teils der B 212n auf niedersächsische Flächen wird daher nur eine überblicksartige Auswirkungsprognose aufgestellt werden. Die landesplanerische Feststellung von 1996 wird derzeit parallel in einem Raumordnungsverfahren überprüft. Eine detaillierte Prognose ist im Rahmen der Ausarbeitung von Unterlagen in Niedersachsen erfolgt.

Zur Verifizierung des Ergebnisses des Variantenvergleichs der B 212n wurde Anfang 2008 eine „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ (Planungsgruppe grün 2008) durchgeführt und hier die angrenzenden niedersächsischen Bereiche eingehend mitbetrachtet. Das Ergebnis des Variantenvergleichs mit der Wahl der Variante 12 (Boxenlaufstalltrasse) wurde bestätigt.

11 GEPLANTE MAßNAHMEN DER ÜBERWACHUNG

Die endgültige Festlegung von Art und parzellenscharfer Lage vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Kohärenzsicherungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gem. § 17 FStrG. Die Überwachung der Maßnahmen (Erfassung der Vegetationsentwicklung, von Wiesenbrutvögeln und des Rastgeschehens) wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens definiert und sichergestellt.

Die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung werden im Rahmen der Berichtspflichten über die Entwicklung der NATURA 2000 Gebiete gemäß Art. 17 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) überwacht.

12 ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTBERICHTS

Die B 212n soll als Verbindung zwischen der Autobahn A 281 und dem Unterweserraum gebaut werden. Im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen (Stand 2003) ist das Vorhaben als „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden. Die B 212n wird in ost-westlicher Richtung vom Güterverkehrszentrum (GVZ) in Richtung nördlich der Ortschaft Strom geführt. Sie verbindet die A 281 im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Strom mit der links der Weser geplanten B 212n.

Es wurden die Varianten 1, 1a, opt. 3, 6, 12 sowie die W2-Varianten zum Trassenverlauf der B 212n untersucht (s. Plan S. 11). Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung der Umweltauswirkungen hinsichtlich der Schutzgüter nach UVPG und der Eingriffswirkungen nach § 1a BauGB wird ersichtlich, dass alle Varianten deutliche, nachteilige Umweltauswirkungen haben und zu erheblichen und nachhaltigen Eingriffen in Natur und Landschaft führen. Um die aus Umweltgesichtspunkten günstigste Trasse zu ermitteln, wurden alle Varianten schutzgutbezogen getrennt voneinander betrachtet und anschließend einem Variantenvergleich unterzogen. Länderübergreifende Aspekte wurden berücksichtigt (vgl. Grobprüfung und UVS zum Raumordnungsverfahren Niedersachsen 2007).

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer länderübergreifenden Betrachtung (s. auch Grobprüfung) stellen insgesamt die optimierte Variante 3 und die Variante 12 die in Bezug auf die durch den prognostizierten Verkehr verursachten Gesamtimmissionen günstigsten Varianten dar, da durch die Varianten 1, 1a und 6 eine deutliche Verkehrszunahme auf der L 875 in Deichhausen zu erwarten wäre. Die optimierte Variante 3 und die Variante 12 bieten hingegen sogar eine deutliche Entlastung von Deichhausen gegenüber dem Prognose-Nullfall und dem Analyse-Fall (Ist-Zustand) sowie eine größere Entlastung der Stromer Landstraße. Die um ca. 2.000 Kfz/24h gegenüber den anderen Varianten (ca. 22.000 Kfz/24 h statt ca. 20.000 Kfz/24 h durch die Varianten 1, 1a, 6 und W2) höhere auf der Stedinger Straße verursachte Verkehrsmenge der optimierten Variante 3 bzw. der Variante 12 führt nicht zu einer wesentlich stärkeren Belastung von Sandhausen/Neuendeel, die spürbar wäre. Das Niedervieland als weiträumiger Erholungsbereich (LANDSCHAFTSCHAFTSPROGRSMM BREMEN 1991) und die angrenzende, weitgehend unvorbelastete Ochtumniederung haben aufgrund der hohen Landschaftsbildqualität eine besondere Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitfunktion. Auf dem Hasenbürener Umdeich führt ein Rad-/Wanderweg entlang und es bietet sich aufgrund der exponierten Lage auf dem Deich die Möglichkeit zur Aussicht. Die Varianten 1, 1a und 6 verlaufen auf vergleichsweise langer Strecke überwiegend parallel zu dem Rad-/Wanderweg auf dem Deich. Die Erholungs- und Freizeitfunktion wird in diesen Bereichen insbesondere durch Lärmimmissionen deutlich eingeschränkt. Auch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 durchlaufen zwar Bereiche mit einer hohen Landschaftsbildqualität. Gegenüber dem Verlauf der anderen Varianten (1, 1a, 6 und W2) haben die beeinträchtigten Flächen jedoch einen deutlich geringeren Umfang. Dies gilt auch für die Freizeit- und Erholungsbereiche in Sandhausen.

Zudem werden die Möglichkeiten der Erholungsnutzung in der Ochtumniederung allgemein deutlich geringer durch Lärm betroffen und die Aufenthaltsqualität an Aussichtsbereichen geringer. Für die optimierte Variante 3 und die Variante 12 gibt es gegenüber den Varianten 1, 1a, 6 und W2 Vorteile in Bezug auf die Entlastungswirkungen insgesamt (Stromer Landstraße, L 875 Deichhausen). Die Entlastungswirkungen überwiegen die Beeinträchtigungen der Erholungs- und Freizeitfunktion. Aufgrund der von der Bebauung entlang der Stromer Landstraße abgerückten Variante 12 ist diese gegenüber der optimierten Variante 3 und allen anderen Varianten als günstigste für das Schutzgut Mensch abzuleiten.

Bei einer Realisierung der Varianten 1, 1a und W2 würden auf vergleichsweise längerer Strecke Biotoptypen von hoher bis sehr hoher Bedeutung durchlaufen, die sich aufgrund ihrer Biotopausstattung und ihres biotischen Inventars als besonders wertvoll auszeichnen. Durch die Varianten 6, 1 und 1a wären mehr besonders geschützte Biotope als durch die optimierte Variante 3 und die Variante 12 betroffen. Die von den Varianten 1, 1a und 6 sowie vor allem von den W2-Varianten beeinträchtigten Teilräume haben insbesondere für die Avifauna eine hohe Bedeutung. Dieses zeigt sich auch in der Meldung und Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete. Im Variantenvergleich führen diesbezüglich zwar die optimierte Variante 3 und die Variante 12 zu deutlich geringeren Beeinträchtigungen. Unter Berücksichtigung der möglichen Betroffenheiten von Fledermäusen im Bereich Sandhausen ist die optimierte Variante 3 und die Variante 12 aber als nachteilig gegenüber den anderen Varianten zu beurteilen. In der Gesamtschau wird unter Vorsorgeaspekten insgesamt keine der Varianten als günstigste Variante für das Schutzgut Tiere und Pflanzen bewertet. Die Variante 6 verläuft auf rd. 1,6 km Länge parallel zur Ochtum im Deichvorland durch gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Hier sind die Beeinträchtigungen und der Verlust an Retentionsfläche deutlich am größten. Aus den in den Kap. 5.3 bis 5.11 dargelegten Gründen und vor dem Hintergrund des strikten Vermeidungs- und Verminderungsgebots nach EU-Recht ist die Variante 12 weiterzuverfolgen. Neben den Vorgaben des europäischen Naturschutzrechts sprechen Kriterien der kommunalen Abwägung für die Variante 12. Auf eine Verknüpfung mit der Wiedbrokstraße wird aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen verzichtet.

Die Auswirkungen der B 212n (Variante 12) werden schutzgutbezogen dargestellt. In Bezug auf die Biotoptypen sind in erster Linie Grünland-Graben-Areale betroffen. Zudem werden Brutstandorte wertvoller Vogelarten und Rastgebiete durch die B 212n beeinträchtigt. Beeinträchtigungen weiterer Tierarten wie Grabenfische, Amphibien und Libellen resultieren vor allem aus der Überbauung von Grabenlebensräumen. Des Weiteren werden Böden zusätzlich versiegelt und überbaut. Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt finden aufgrund der Bauweise im Überschüttverfahren nicht statt.

Die Erholungs- und Freizeitfunktion wird durch Bau, Anlage und Betrieb der Straße gemindert und insbesondere der für die Erholungsfunktion wichtige Steertgrabenweg als Wegeverbindung nach Seehausen durch Lärm beeinträchtigt. Im siedlungsnahen Bereich ist die Inbetriebnahme der Bundesstraße in Bezug auf die Wohn- /Wohnumfeldfunktion mit negativen Auswirkungen verbunden. Luftschadstoffe werden sich großräumig verteilen. Durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf die B 212n kommt es an der Stomer Landstraße zu starken Entlastungen. Es wird eine mittelalterliche Wurt überbaut. Es müssen einige Gebäude entfernt werden. Die Trasse verläuft im Deichvorland der Ochtum innerhalb des Hochwasserpolders als gesetzlich festgesetztem Überschwemmungsgebiet. Die durch die Straße verlorengehenden Retentionsräume sind an anderer Stelle zu ersetzen.

Ohne Realisierung der B 212n wird es zu einer sehr deutlichen Zunahme der verkehrlichen Belastung auf der Stomer Landstraße und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen bzw. -immissionen kommen.

Wegen der Durchschneidung der Europäischen Schutzgebiete im Niedervieland durch alle geprüften Alternativen der B 212n ist im Rahmen des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG erforderlich. Es ist eine Ausnahmeprüfung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG durchgeführt worden. In der Gesamtschau der Beeinträchtigungen werden die NATURA 2000-Schutzgebiete bei der Variante 12 am geringsten beeinträchtigt. Gleichzeitig werden mit der Variante 12 die Ziele der Planung, insbesondere der mit dem Vorhaben verfolgte verkehrliche Zweck, am besten erfüllt. Somit ist die Variante 12 im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG zumutbar und weiterzuverfolgen.

Die B 212n hat erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes Niedervieland zur Folge. Nach Durchführung der Ausnahmeprüfung sind bei Realisierung der Bundesstraße Maßnahmen zur Sicherung des Netzzusammenhangs von NATURA 2000 durchzuführen und der EU-Kommission zu melden.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und kumulativer Projektwirkungen sind für folgende erhebliche Beeinträchtigungen kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen:

- Sumpfohreule: Verlust des Bruthabitats von 1 Brutpaar; Verlust von Nahrungshabitaten; Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr
- Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten von Wiesenlimikolen (Kiebitz (9 BP), Uferschnepfe (5 BP), Großer Brachvogel (2 BP), Rotschenkel (3 BP)); Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung für die Sumpfohreule in einem mind. 20 ha großen, ungestörten Gebiet sollten ungestörte, reliefreiche Hochstauden-Röhrichtkomplexe bzw. sehr extensiv genutzte Grünlandflächen gefördert werden. Die Maßnahmen können in der Waller Feldmark auf geeigneten, von der Stadtgemeinde oder der Bundesrepublik Deutschland bereitgestellten Flächen erfolgen. Deshalb ist eine gesonderte Darstellung im Flächennutzungsplan nicht erforderlich. Konkrete Regelungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die B 212n getroffen.

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung ist für die beeinträchtigten Bruthabitate von Wiesenlimikolen die Entwicklung von Grünlandlebensräumen geeignet. Bei der Konzipierung der Maßnahmen sind die artspezifischen Habitat- und Nutzungsansprüche zu berücksichtigen. Bei Maßnahmen innerhalb von EU-Schutzgebieten müssen diese über die ohnehin erforderlichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Erhaltungsziele des Schutzgebietes, wie z. B. Auflagen des Vertragsnaturschutzes, hinausgehen. Die Maßnahmen müssen in einem großen zusammenhängenden Grünland-Areal liegen, da viele der Arten (insbesondere der Große Brachvogel) über einen großen Aktionsradius verfügen.

Bei der Festlegung des Umfang kohärenzsichernder Maßnahmen sind die entsprechendem Ausgangswertigkeiten der Flächen, die erreichbaren Siedlungsdichten und die artspezifischen Habitatansprüche der durch das Vorhaben beeinträchtigten Wiesenlimikolen zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 für Wiesenlimikolen sind aufgrund der direkten Rückwirkung auf das betroffene EU-Vogelschutzgebiet vorrangig im südlich an die Trasse angrenzenden Wiedbrok durchzuführen. Die Flächennutzungsplanänderung stellt hierfür Flächen im Wiedbrok nach § 5(2)10 BauGB dar.

Sofern im Wiedbrok nicht hinreichend geeignete Flächen verfügbar gemacht werden können, sind Flächen im Bremer Feuchtgrünlandring und im Naturraum Wesermarsch fachlich geeignet. Im Bremer Feuchtgrünlandring ist insbesondere die Verkabelung von Freileitungen zu prüfen, in der Wesermarsch Flächen in der nördlichen und südlichen Ochtumniederung sowie in den Kladdinger Wiesen, im Landkreis Wesermarsch Flächen in einem Suchraum beidseitig der B 212 in den Gemeinden Berne und Lemwerder. Die Flächen bzw. Maßnahmen müssen geeignet sein, die Lebensraumqualität für Wiesenbrüter zu erhöhen. Auf Flächen im Bremer Feuchtgrünlandring sollen diese Maßnahmen auf Flächen im Eigentum der Stadtgemeinde oder der Bundesrepublik Deutschland sichergestellt werden. Die konkreten Regelungen hierfür sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu treffen. Auf eine Darstellung im Flächennutzungsplan wird darum verzichtet.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen sind im Wesentlichen die Anlage der Baustraßen im Trassenbereich und eine Wiederherstellung des Grabensystems. Weiterhin sollte die Trasse landschaftsgerecht eingebunden werden.

Die B 212n auf bremischer Seite hat auch Auswirkungen auf das Deichvorland der Ochtum. Insbesondere Vögel und Erholungsfunktionen werden beeinträchtigt.

Zur Kompensation der nach der Durchführung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sind nach § 1a BauGB Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen, wie z. B. Entwicklung von Grünland-Graben-Arealen durch Extensivierung oder Vernässung, Neuanlage bzw. Optimierung von Gräben. Die Beeinträchtigungen von Brut- und Rastvögeln können durch Vernässung oder Extensivierung von Grünland oder mit Durchführung eines Gelegeschutzprogramms kompensiert werden. Für die Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds werden Gestaltungs- und Strukturierungsmaßnahmen im Eingriffsbereich durchgeführt.

Durch die geplante B212 werden der Raum Wiedbrok und das angrenzende Ochtumvordeichland zerschnitten. Prioritär sollen Kompensationsmaßnahmen dort umgesetzt werden und zugleich den Anforderungen an kohärenzsichernde Maßnahmen entsprechen sowie der Neugestaltung der Landschaft dort dienen. Die durch Maßnahmen zur Kohärenzsicherung entstehenden Biotopwertigkeiten und avifaunistischen Funktionen werden auf das Kompensationserfordernis für Biototypen und die besonderen Funktionen der Avifauna angerechnet.

Große Teile des übrigen Niedervielands sowie im Naturschutzgebiet Brokhuchting sind im Flächennutzungsplan Bremen 1983 in der Fassung vom 31.05.2001 als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft vorgesehen. Dort sind umfangreiche Maßnahmen jedoch bereits realisiert und z. T. hohe Wertigkeiten vorhanden. Aufgrund dieser bereits bestehenden z. T. hohen Wertigkeiten auf der einen Seite und der Vorbelastungen (Freileitungen, Gewerbegebiete, A 281) auf der anderen Seite stehen hier praktisch keine Flächen mehr für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung.

2004 wurden im Bereich Bookholzberg/Lemwerder beidseitig der B 212 (ca. 900 ha) sowie entlang der Ollen (ca. 365 ha) Flächen für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen untersucht. Es handelt sich dabei um ausgedehnte Grünland-Grabenareale, die in ihrer naturräumlichen Ausstattung mit den Gebieten „Niedervieland“ und „Blockland“ vergleichbar sind. Es ist davon auszugehen, dass sowohl die Kompensation von Eingriffen in Biototypen als auch in besondere Funktionen vollständig auf den derzeit untersuchten Flächen möglich ist. Die Gemeinden Lemwerder und Berne haben ihre Bereitschaft bekundet, derartigen Maßnahmen im Bereich ihrer Gebietskörperschaft zuzustimmen. Die Maßnahmen fügen sich in ein Gesamtkonzept für die B 212n, wie es im länderübergreifenden Kompensationskonzept Bremen/Niedersachsen dargestellt ist.

Die endgültige Festlegung von Art und parzellenscharfer Lage der Kohärenzsicherungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach FStrG. Die Überwachung der Maßnahmen (Erfassung der Vegetationsentwicklung, von Wiesenbrutvögeln und des Rastgeschehens) wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sichergestellt.

Für die Variante 12 ist zu untersuchen, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände dieser Linienführung grundsätzlich entgegenstehen und somit ein hohes Zulassungsrisiko gegeben ist. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten unmittelbar und sind ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot. Da die Realisierung des zur Linienbestimmung vorgesehenen Vorhabens B 212n nur erfolgen kann, wenn die Bundesstraße im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach § 17 FStrG zugelassen wird, ist § 42 Abs. 5 BNatSchG auch im vorgelagerten Verfahren anzuwenden. § 42 Abs. 5 BNatSchG enthält Zugriffsverbote für nach § 19

BNatSchG zulässige Eingriffe. Von den Verboten kann die zuständige Behörde Ausnahmen zulassen, die in § 43 Abs. 8 BNatSchG geregelt sind (vgl. auch Kap. 8.2).

Ein Teil der zu erwartenden Beeinträchtigungen (insbesondere von geschützten Pflanzenarten, Amphibien und Libellen) und der in diesem Zusammenhang möglicherweise ausgelösten Verbotstatbestände kann durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden. Unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus dem Raum ist zudem davon auszugehen, dass durch Betrachtung anderer Artengruppen als Vögel (Brut- und Rastvögel) und Fledermäuse keine zusätzlichen hohen Zulassungsrisiken ermittelt werden können.

In erster Linie betroffen sein werden durch die Linienführung besonders und streng geschützte Vogelarten, hier insbesondere Wiesenvögel (Wiesensingvögel, Wiesenlimikolen), röhrichtbrütende Vogelarten (z. B. Blaukehlchen, Sumpfohreule) und Rastvogelvorkommen in der Ochtumniederung. Im weiteren Verlauf durchschneidet Variante 12 ein Rastvogelgebiet westlich von Deichhausen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass an Gebäuden brütende Vogelarten durch das Vorhaben betroffen sein können. In den Siedlungsbereichen in Sandhausen gibt es außerdem Fledermausvorkommen. Nach derzeitigem Planungsstand kann nicht ausgeschlossen werden, dass Fledermausquartiere in Anspruch genommen werden. Die geplante Straße quert die Fledermaus-Leitlinie Ochtum.

Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen kann das Eintreten von Verbotstatbeständen zum Teil vermieden werden. In Bezug auf standortgebundene Brutvogelarten, Röhrichtbrüter, Rastvögel und Fledermäuse kann das Eintreten von Verbotstatbeständen durch die Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen (continuous ecological functionality)) nach § 42 Abs. 5 BNatSchG verhindert werden.

Für Wiesenvögel sind Maßnahmen zur Grünlandentwicklung (Nutzungsaufgaben) zur Wahrung der ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang als vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen geeignet. Für röhrichtbrütende Vogelarten eignet sich die Anlage von Röhrichten oder Röhrichtsäumen in einem Mosaik mit extensiver Grünlandbewirtschaftung. Arten, die standortgebunden brüten, können Ersatzbrutplätze angeboten werden. Für Rastvögel eignet sich die temporäre Überstauung von Flächen oder die Anlage von Blänken in einem weiträumigen Grünlandgebiet.

In Bezug auf Fledermäuse können nach derzeitigem Kenntnisstand durch das Vorhaben Paarungsquartiere der Rauhaufledermaus und ein Wochenstubenquartier des Braunen Langohrs betroffen sein. Paarungsquartiere der Rauhaufledermaus sind nicht ortsfest. Das Höhlenangebot für das Braune Langohr ist in den südlich angrenzenden Gehölzbereichen ausreichend hoch, so dass darauf ausgewichen werden kann. Zusätzlich können im Rahmen vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen durch Ausbringung von Fledermauskästen neue Quartiere für Rauhaufledermaus und Braunes Langohr geschaffen werden. Mit Hilfe eines Lenkkonzepts (z. B. Überflughilfen) für strukturgebundene Fledermausarten wie z. B. Teich- und Wasserfledermaus sowie von Kollisions-/Lärmschutzwänden im Bereich von Flugrouten und Quartierstandorten können weitere Auswirkungen vermieden werden.

Für die Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für Wiesenvögel sind im Bereich des Niedervielands durch die zahlreichen bestehenden Kompensationsflächen und das vorgesehene Management der Flächen des Vogelschutzgebiets einerseits und der bestehenden Vorbelastungen andererseits nur eingeschränkte Aufwertungsmöglichkeiten vorhanden. Das Erfordernis für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen kann voraussichtlich im angrenzenden Raum bzw. im Bremer Feuchtgrünlandring umgesetzt werden. Aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Populationen von Wiesenvögel ist davon auszugehen, dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zumindest in dem Umfang durchgeführt werden können, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen im Naturraum und somit der Gesamtpopulation im natürlichen Verbreitungsgebiet der jeweiligen Art trotz Realisierung des

Vorhabens insgesamt nicht verschlechtert. Bei einer Umsetzung im unmittelbar zum Vorhaben angrenzenden Raum profitieren sogar die direkt betroffenen Populationen.

In dem Fall, dass durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen der Erhaltungszustand der Populationen von Wiesenvögeln zwar nicht verschlechtert wird, aber die zur Wahrung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erforderlichen Maßnahmen aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht in vollem Umfang umgesetzt werden können, kann dennoch das Eintreten von Verbotstatbeständen in Bezug auf Wiesenvögel nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Im diesem Fall wäre eine Ausnahme nach §43 (8) BNatSchG zu begründen.

Die zur Ausnahmebegründung erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung bereits dargelegt worden (vgl. Kap. 7.2.1). Darauf wird an dieser Stelle verwiesen. Weiterhin sind Alternativen zur gewählten Trassenführung nicht vorhanden (vgl. Kap. 7.2.1). Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen können zumindest in dem Umfang realisiert werden, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen nicht verschlechtert.

(red. Anmerkung: Ende des Umweltberichts)

Zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Abs. 5 BauGB

Flächennutzungsplan Bremen

in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001

64. Änderung

- Seehausen/Strom (B 212 neu) -

(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)

(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)

Vorbemerkungen

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt bereits eine Trasse für die Bundesstraße B 212 neu (B 212n) mit einem Übergabepunkt Mühlenhaus an der schmalsten Stelle zwischen den beiden Landesschutzdeichen an der Ochtum dar. Durch den abschnittsweise schon im Bau befindlichen Ringschluss der A 281 kommt dem Projekt eine sehr hohe Bedeutung zu. Die B 212n stellt die wichtigste Zulaufstrecke aus dem Unterweserraum zum Autobahnring um Bremen dar. Damit wird der Unterweserraum besser an wichtige Infrastruktureinrichtungen der Region - wie den Flughafen Bremen, die Häfen und das überregionale Autobahnnetz - angebunden. Dies erkennt auch der Bundesverkehrswegeplan durch seine Einstufung des Projektes in den „vordringlichen Bedarf“ an. Nicht zuletzt ist der Neubau der B 212n für eine Reihe von Ortschaften in Bremen und Niedersachsen eine erhebliche Verkehrsentlastung.

Der nunmehr dargestellte Trassenentwurf greift den Übergabepunkt auf, der von der niedersächsischen Raumordnungsbehörde (Bezirksregierung Weser-Ems) am 30. September 1996 landesplanerisch festgestellt ist und der auch im Rahmen des laufenden niedersächsischen Raumordnungsverfahrens als Vorzugsvariante überprüft wird.

Aufgrund neuer Erkenntnisse, die den Gesamtverlauf der Trasse betreffen, wurde in Niedersachsen ein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet und am 27.4.09 mit der Landesplanerischen Feststellung abgeschlossen. Parallel dazu ist im Hinblick auf eine gemeinsame Linienkonzeption auf Bremer Gebiet eine Flächennutzungsplanänderung notwendig (64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen – 64. FNP-Änderung).

Der Änderungsbereich der 64. FNP-Änderung liegt in den Ortsteilen Seehausen und Strom (Niedervieland). Der gesamte Planungsraum gehört zu dem bekannt gemachten Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE 2918-401). Teile des Änderungsbereiches sind als FFH-Gebiete „Niedervieland - Stromer Feldmark“ (DE 2918-370) und „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) Teil der aktualisierten Gebietsliste für die atlantische biogeografische Region der EU-Kommission (Entscheidung der Kommission vom 12. November 2007 (2008/23/EG)). Zur Umsetzung der EU-Richtlinien sind gemäß § 26b Abs. 2 BremNatSchG im August 2006 das Vogelschutzgebiet und das FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ als Landschaftsschutzgebiet NATURA 2000 (Niedervieland - Wiedbrok - Stromer Feldmark) unter Schutz gestellt worden.

Im Änderungsbereich kommen einige nach § 22a BremNatSchG geschützte Biotope vor. Das Landschaftsprogramm Bremen 1991 stellt den Änderungsbereich als Teil des Entwicklungsraums „Bremer Wesermarsch“ dar. Die B 212n ist als „Vorhaben, für das das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen ist“ in das Programm eingeflossen.

A) Berücksichtigung der Umweltbelange

Der Änderungsplan unterliegt der Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung nach §14b Abs. 1 UVPG aufgrund seines Rahmen setzenden Charakters für den UVP-pflichtigen Ausbau einer Bundesfernstraße. Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ist eine Umweltprüfung durchgeführt worden, in der die vor-

aussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Plans ermittelt, beschrieben und bewertet wurden.

Die Umweltprüfung bezieht sich auf den konkreten Planungsstand des Vorhabens und den für das Flächennutzungsplanverfahren gebotenen Detaillierungsgrad. Gem. § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB in Verbindung mit § 17 UVPG wird die Umweltprüfung für die B 212n in dem zeitlich nachfolgenden und sonst auf dem Flächennutzungsplan aufbauenden fernstraßenrechtlichen Genehmigungsverfahren auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt.

Die Umweltprüfung ist in dem Umweltbericht dokumentiert worden.

Für den Umweltbericht wurden folgende Unterlagen herangezogen, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung zugänglich waren und die die Grundlage für die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Umweltbericht nach § 2a BauGB darstellen:

1. FFH-Studie zur B 212n im Niedervieland, Bremen; 2. Fassung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
2. B 212n Teilstück Bremen: FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 Brem-NatSchG im Bereich des Besonderen Schutzgebietes (EU-Vogelschutzgebiet) DE 2918-401 „Niedervieland“ (VSchRL); planungsgruppe grün, Bremen; Juli 2007
3. B 212n Teilstück Bremen: FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 Brem-NatSchG im Bereich des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung DE 2918-370 „Niedervieland – Stromer Feldmark“); planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007
4. B 212n Teilstück Bremen: Studie zur FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331); planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007
5. Umweltverträglichkeitsstudie zur B 212n in Bremen, Variantenbetrachtung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
6. Neubau der B 212n zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen / Bremen – Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg
7. Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n Teil B, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Dezember 2006
8. Lärmuntersuchung B 212n, IBA Ingenieurbüro Roland Anhaus, Dezember 2006

Zusätzlich zugrunde gelegt wurden:

9. Konzept für Maßnahmen zur Sicherung des Europäischen Netzes „Natura 2000“ (Kohärenzsicherungsmaßnahmen); planungsgruppe grün, Bremen; März 2004
10. Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2004
11. Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; planungsgruppe grün, Bremen; August 2007
12. Voreinschätzung der Ökologischen Auswirkungen B 212n VAR 3 (alt) und VAR 12 (neu) im Wiedbrok; AG Handke & Tesch, Oktober 2006
13. Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich der Auswirkungen auf artenschutzrechtliche Belange (planungsgruppe grün 2008)
14. Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Neubau der B 212n, Abschnitt Harmenhausen (L 875) bis Landesgrenze Niedersachsen/Bremen (Bioconsult 2007)
15. „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) zur Überprüfung der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst zur verkehrlichen Entlastung bebauter Bereiche“ Kurzbericht „B212n - Abschnitt II (Harmenhausen - Landesgrenze NI/HB bzw. A 281) (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr März 2009)

Die Unterlagen zu Ziff. 9 – 15 haben die Aussagen der Unterlagen zu Ziff. 1 – 8 bestätigt; insofern hat kein Anlass bestanden, die Planung zu ändern.

In dem Umweltbericht sind die für die Umweltprüfung erforderlichen Angaben mit den Umweltauswirkungen des Vorhabens in Bremen und auf das Deichvorland der Ochtum beschrieben und bewertet worden. Neben den Auswirkungen der Bundesstraße B 212n werden Auswirkungen der Rücknahme der Sandentnahme im Wiedbrok einbezogen, soweit umweltrelevante Aspekte betroffen sind. Da das Projekt B 212n innerhalb eines bekannt gemachten Europäischen Vogelschutzgebietes und teilweise innerhalb von gelisteten FFH-Gebieten liegt, ist eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 in Verb. mit § 35 BNatSchG durchzuführen.

Der Umweltbericht gliedert sich in zwölf Kapitel mit teilweise mehreren Teilkapiteln. Neben der allgemeinen Einleitung (Kap. 1), der Darstellung der relevanten Unterlagen für die Umweltprüfung (Kap. 2) und den Inhalten des Änderungsplans (Kap. 3) enthält der Umweltbericht im Wesentlichen folgende Angaben:

| Kapitel | Inhalt |
|---------|---|
| 4 | Ziele des Umweltschutzes |
| 4.1 | Beschreibung der Ziele Die folgenden umweltbezogenen Ziele sind als Grundlage der Bewertung der Umweltauswirkungen herangezogen worden: <ul style="list-style-type: none">• Belange der menschlichen Gesundheit• Belange der Wasserwirtschaft und des Hochwasserschutzes• Belange des Natur- und Landschaftsschutzes• Landschaftsprogramm Bremen• Landschaftsschutzgebiete• Geschützte Biotop nach § 22a BremNatSchG• Natura 2000-Gebiete• Besonderer Artenschutz |
| 4.2 | Berücksichtigung der Ziele bei der Aufstellung des Änderungsplans Die Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes sind auf allen Ebenen der Planung berücksichtigt worden |
| 5 | Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten für die B 212n und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe mit Darstellung der die Variantenauswahl betreffenden länderübergreifenden Aspekte |
| 5.2 | Variantenvergleich mit Auswirkungen u.a. auf die Schutzgüter |
| 5.3 | Mensch |
| 5.4 | Tiere und Pflanzen |
| 5.5 | Boden |
| 5.6 | Wasser |
| 5.7 | Klima |
| 5.8 | Landschaft |
| 5.9 | Kultur- und sonstige Sachgüter |
| 5.10 | NATURA 2000 |
| 5.11 | Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange |
| 6 | Auswirkungen (der mit der Flächennutzungsplanänderung verfolgten Variante) auf Mensch, Natur und Landschaft Neben der Darstellung der Auswirkungen in Bremen werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Deichvorland der Ochtum beschrieben. Die weiteren darüber hinausgehenden Auswirkungen werden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen behandelt. |
| 6.1 | Auswirkungen auf den Menschen Die Auswirkungen auf den Menschen werden in Bezug auf Lärm, Luftschad- |

- stoffe, Funktionsbeziehungen/Trennwirkungen und Verlust von Baugebieten, Landschaftsbild/Erholung sowie Kultur- und sonstige Sachgüter beurteilt
- 6.2 Auswirkungen auf Natur und Landschaft (und hier auf Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Nullvariante)

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Kap. 7) und die artenschutzrechtliche Prüfung (Kap. 8) sind separate Verfahrensbestandteile und werden daher in eigenständigen Kapiteln behandelt. Die Kapitel 9, 10 und 11 enthalten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie ein Kompensationskonzept, geben Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der im vorliegenden Umweltbericht getroffenen Angaben und stellen geplante Maßnahmen zur Überwachung dar. Kapitel 12 enthält die allgemein verständliche Zusammenfassung.

Bei Realisierung des Straßenbauprojekts B 212n sind zur Sicherung des ökologischen Zusammenhangs des betroffenen NATURA 2000-Gebietes sogenannte kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen. Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, die Funktionen des Gebietes im Netz NATURA 2000 zu erhalten. Neben den Maßnahmen für die europäischen Schutzgebiete sind darüber hinausgehend zur Kompensation der nach der Durchführung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild Ausgleichsmaßnahmen nach BremNatSchG vorzusehen.

Die Anforderungen an derartige Maßnahmen werden im Umweltbericht detailliert schutzgutbezogen dargestellt.

B) Alternativenprüfung

In dem vorliegenden Änderungsverfahren sowie für die Linienbestimmung der B 212n nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen untersucht worden.

Konzeptalternativen zum Straßenausbau wurden auf Ebene des Bundesverkehrswegeplanes mit negativem Ergebnis geprüft.

Gemeinsam mit Niedersachsen wurden in einer länderübergreifenden Grobprüfung die verschiedenen Trassenalternativen anhand der Themenfelder Straßenbau und Verkehr, EU-Schutzgebiete NATURA 2000, Naturschutz, Wasserwirtschaft (Ochtum Hochwasserpolder), Siedlung und Landwirtschaft vergleichend beurteilt (Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV; Mai 2007). Nach diesen Vorprüfungen blieben folgende drei Korridorbereiche für Trassenalternativen übrig, die einer näheren Prüfung unterzogen wurden:

Wesernahe Trassen (W-Varianten) mit Anschluss im Bereich des Ortes Ochtum

sog. „Mühlenhaus-Varianten Varianten im Bereich der geltenden Flächennutzungsplandarstellung mit einer weiträumigen Ortsumfahrung Stroms und Anschluss an das niedersächsische Straßennetz zwischen den Ortschaften Deichhausen und Ochtum

sog. „Boxenlaufstallvariante“ Varianten, die nahe des nördlichen Bereiches der Ortschaft Strom bzw. der Stedinger Brücke einen Anschluss mit dem niedersächsische Straßennetz anstreben („Varianten mit Übergabepunkt im Bereich der Stedinger Brücke“)

Nullvariante Die Nullvariante im Sinne eines Verzichts auf die B 212n scheidet aus, da das vorhandene Straßennetz nicht ausreicht, die im Bundesverkehrswegeplan angestrebten Funktionen der B 212n zu übernehmen.

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass es sich bei den Varianten im Bereich der Stedinger Brücke um die einzig realisierbaren Varianten im Sinne des § 34 BNatSchG handelt.

C) Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Im Rahmen des Verfahrens zur 64. Flächennutzungsplanänderung sind die zuständigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange einschließlich der Beiräte Strom und Seehausen gemäß § 4 BauGB bei der Änderungsplanung beteiligt worden. Darüber hinaus sind gemäß § 2 Abs. 2 BauGB die benachbarten Gemeinden bei der Aufstellung des Planentwurfes beteiligt worden .

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung ist von den Ortsämtern Strom und Seehausen in einer öffentlichen Einwohnerversammlung am 27. Januar 2004 durchgeführt worden.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB sind für die 64. FNP-Änderung gleichzeitig (vom 21. August bis 28. September 2007) durchgeführt worden (§ 4a Abs. 2 BauGB). Die benachbarten Gemeinden sind erneut beteiligt worden.

Im Zuge der Behördenbeteiligung haben u.a. die Beiräte Seehausen und Strom, die Handelskammer Bremen, der Naturschutzbund Deutschland, der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. sowie niedersächsische Fachbehörden und die Nachbargemeinde Delmenhorst eine Stellungnahme abgegeben.

Aus der Öffentlichkeit sind anlässlich der öffentlichen Auslegung des Planentwurfes ebenfalls Stellungnahmen eingegangen, u.a. von der Interessengemeinschaft B-212 - Freies Deich- und Sandhausen.

Aufgrund der Stellungnahmen im Rahmen der vorgenannten Beteiligung sowie weiterer Planungsunterlagen sind die Aussagen in der vorliegenden Begründung mit Umweltbericht aus Gründen der Präzisierung/Klarstellung entsprechend fortgeschrieben bzw. überarbeitet worden. Die beigefügte Begründung (Bearbeitungsstand:12.06.2007 – geänderte Fassung) enthält die Änderungen.

Änderungen des Planentwurfes haben sich nach der öffentlichen Auslegung nicht ergeben.

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Im Auftrag

Bremen, 11. Juni 2009

gez. Höing

.....
Senatsdirektor

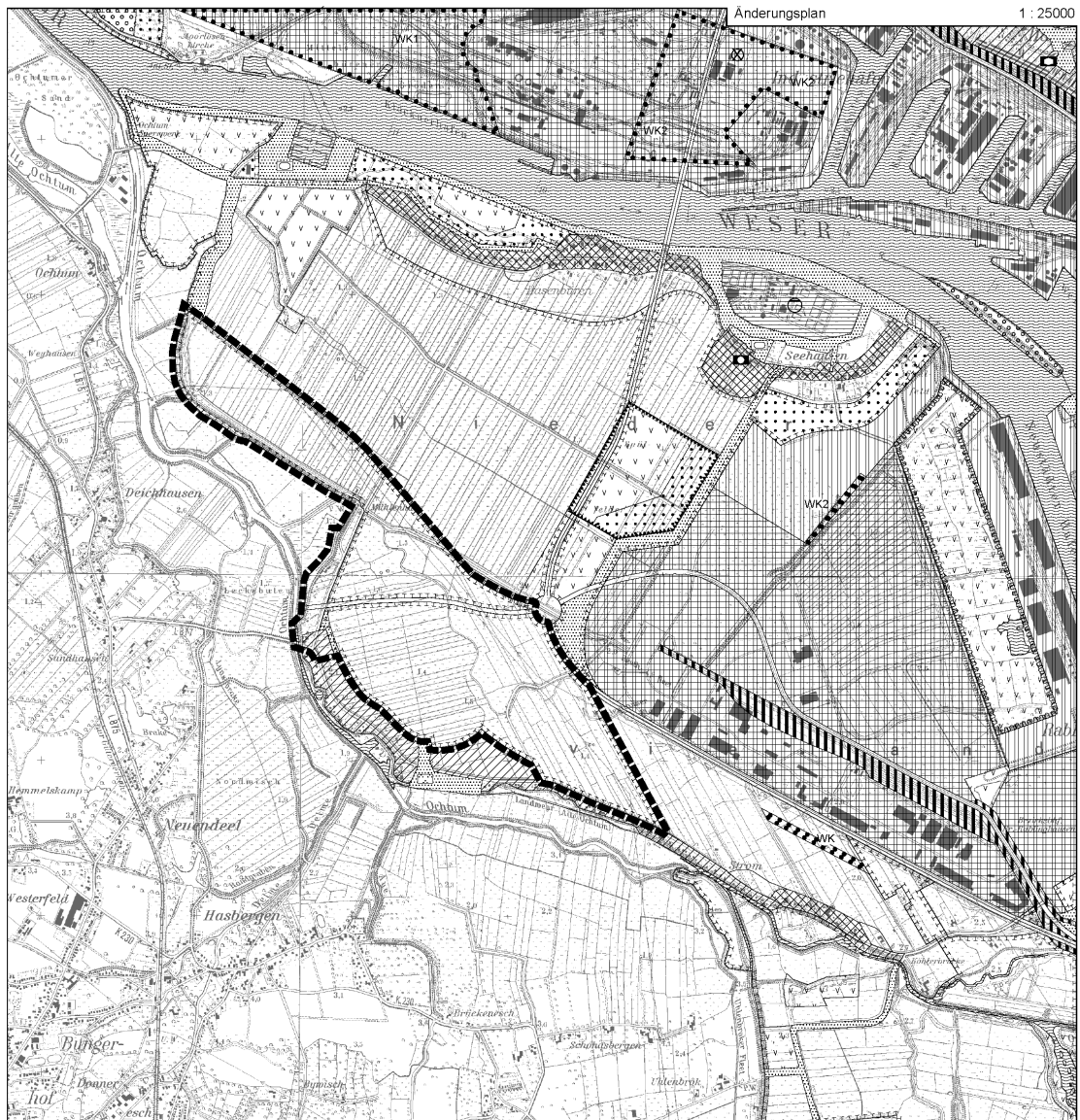
64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001

(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplans Bremen 1983)








Seehausen/Strom

(B 212)

(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)



Zeichenerklärung

-  Grenze des Änderungsbereiches
-  Flächen für Landwirtschaft
-  Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
-  Wohnbaufläche
-  Grünflächen (Parkanlage)
-  Wasserflächen
-  sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen