

Hinweise zum Erläuterungsbericht

Anlage A 3-1 ROV B212 neu

Bedarfsbegründung und Verkehrsanalyse

1.1.1 Sachdarstellung auf der Seite 1 des Erläuterungsberichtes

Der Ausbau des GVZ im Nordwesten Bremens (Niedervieland) bedingt, dass die L877 von Deichhausen nach Bremen, die L875 zwischen Deichhausen und Harmenhausen sowie die B212alt erhebliche verkehrliche Belastungen aufweist; der Schwerlastverkehr auf diesen Strecken liegt heute zwischen 500 und 1.000 Lkw/Tag. Insbesondere die L875 verursacht durch die vorhandene Bebauung mit den zahlreichen Zufahrten, dem engen kurvigen Verlauf und dem landwirtschaftlichen Verkehr ein hohes Gefährdungspotential sowie eine schlechte überörtliche Verbindungsqualität. Durch die fortschreitende Vergrößerung des GVZ und die künftige Anbindung der im Bau befindlichen Abschnitte der A281 sind zudem deutliche Belastungssteigerungen, insbesondere auf der L877 (Stromer Landstraße) und der L875 (Stedinger Landstraße) zu erwarten.

Diese Straßenzüge sind insofern hinsichtlich Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit als problematisch zu beurteilen.

Für das übrige Straßennetz wird -ohne Neubau der B212n und ohne Wesertunnel im Zuge der A 281- eine Stagnation bzw. eine leicht rückläufige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum prognostiziert. Die stärkste Entlastung erfährt die B212alt in Richtung Berne, weil die parallel verlaufende B212n (OU Berne) künftig den überörtlichen Verkehr aufnimmt.

Kommentar

Die tatsächlichen Verkehrsbelastungen sind der Tabelle 1 auf der Seite 10 des Erläuterungsberichtes zu entnehmen. Es muss sorgfältig zwischen den Bereichen L877/ L875 Neuendeel und der L875 Deichhausen/ Harmenhausen unterschieden werden:

- Nur auf der L877 beträgt die Belastung ca. 1000 Lkw/ Tag.
- Auf der L875 zwischen Deichhausen und Harmenhausen hingegen sinkt die Lkw-Belastung für den Prognose Nullfall 2015 von 480Lkw/ Tag auf 400 Lkw/Tag (minus 17%)!
- Für den DTV absolut (L875/ Deichhausen/ Harmenhausen) sinkt die Verkehrsbelastung von 7700 Kfz/Tag auf 6800 Kfz/Tag (minus 12%)!
- Ein steigendes Verkehrsaufkommen durch den Ausbau des GVZ liegt für den Bereich L875 Deichhausen/ Harmenhausen also nicht vor.
- Das Gefährdungspotential für den Bereich L875 Deichhausen/ Harmenhausen steigt demnach nicht an. Im Gegenteil, da die Verkehrsbelastung sinkt, muss sogar von einem geringeren Gefährdungspotential ausgegangen werden.
- Für den Bereich L875 Neuendeel bleibt die Lkw-Belastung mit 800 Lkw/Tag konstant. Hingegen steigt die absolute Kfz-Belastung von 8500 Kfz/Tag auf 11500 Kfz/Tag an. Die Annahme, dass durch den Bau der

B212n in diesem Teilabschnitt ebenfalls eine Verkehrsverringerung erreicht wird, ist jedoch falsch. Im Gegenteil: Durch den Bau der B212n steigt die Kfz-Belastung in Neuendeel zusätzlich auf 21600 Kfz/Tag DTV an. Es wird durch den Bau der B212n also keine Entlastung, dafür aber eine schwerwiegende zusätzliche Verkehrsbelastung erzeugt. Diese Daten können in der Tabelle A-7.1 der Verkehrsprognose A281 Sonderbericht B212n nachgelesen werden.

Ergebnis:

Die Sachdarstellung auf der Seite 1 des Erläuterungsberichtes ist ungenau und irreführend. Sie muss durch eine sachgerechte Darstellung ersetzt werden.

1.1.2 Sachdarstellung auf der Seite 2 des Erläuterungsberichtes

Für den unstrittigen Nordabschnitt von Huntebrück bis zur L875 bei Harmenhausen („Ortsumgehung Berne“) erfolgte am 14.01.1999 die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr. Für den weiterführenden Abschnitt bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Bremen wurde hingegen vom Niedersächsischen Innenministerium aufgrund

- örtlicher Widerstände insbesondere im Bereich nördlich Delmenhorst,
- Unklarheit der Führung der B212n zur A281 auf Bremer Gebiet sowie
- der Einstufung im Bundesverkehrswegeplan als „weiterer Bedarf“

festgelegt, dass die Landesplanerische Feststellung zu gegebener Zeit einer raumordnerischen Überprüfung zu unterziehen sei, wobei insbesondere die alternativen Übergabepunkte „Mühlenhaus“ und „Stromer Landstraße“ weiterhin als diskussionsfähige Lösungsmöglichkeiten offen bleiben sollten (Erlass d. MI v. 04.09.1997).

Kommentar

Mit den örtlichen Widerständen ist die Fachaufsichtsbeschwerde der Interessengemeinschaft B212-freies Deich- und Sandhausen gemeint. Auszug aus dem Schreiben des Niedersächsischen Innenministeriums vom 04.09.1997:

„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. 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 können.“

1.1.3 Sachdarstellung auf der Seite 3 des Erläuterungsberichtes

Planung der B 212 neu von Harmenhausen bis Landesgrenze Nds/HB Seite 3

Im 2003 fortgeschriebenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird die B212n zwischen Harmenhausen und der A281 nunmehr in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ geführt, allerdings mit dem Zusatz „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“, insbesondere weil die NATURA 2000-Gebiete im bremischen Abschnitt als sehr hohes Umweltrisiko ermittelt wurden. Insofern wird der B212n / A281 eine hohe wirtschaftliche, verkehrliche und raumstrukturelle Bedeutung zuerkannt, die planerische Bewältigung der umwelt- und naturschutzfachlichen Probleme gilt jedoch als wichtiges Entscheidungskriterium für eine Realisierung dieses Vorhabens.

Kommentar

Hier fehlt ein ganz wesentlicher Bestandteil des Planungsauftrages der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung für Vorhaben mit besonderer naturschutzfachlicher Problematik (nachzulesen im BVWP 2003, Nr. 3.4.6.2, umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung):

„Bei Straßenprojekten gilt darüber hinaus folgendes:

Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. 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. Über dieses Ergebnis berichtet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i.S. des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) festgestellt ist.“

Zusätzlich muss aus der Sicht der Interessengemeinschaft das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.01.2007 (9 A 20.05) beachtet werden. 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.“

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 der 64. FNP-Änderung in Bremen, 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. Kritisch ist in diesem Zusammenhang die 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 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. “

Es ist zu klären, ob und wie dieser Effekt mit dem Habitatsschutz der NATURA 2000 Gebiete zu vereinbaren ist.

1.1.4 Sachdarstellung auf den Seiten 3/ 4 des Erläuterungsberichtes

- Die zu überprüfenden Linienführungen der B212n umfassen
 - die erst im ROV von 1996 entwickelte und landesplanerisch festgestellte Variante 12 (ROV-Trasse), und

planungsgruppe grün - kohler • sprötge • storz

Erläuterungsbericht_07-07-13.doc

Planung der B 212 neu von Harmenhausen bis Landesgrenze Nds/HB

Seite 4

- eine neue Linienvariante, die im Rahmen der Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung (AEP) konzipiert wurde (AEP-Trasse).

Für diese großräumigen Linienführungen bestehen grundsätzlich die Optionen eines Übergabepunktes sowohl bei „Mühlenhaus“ als auch an der „Stromer Landstraße“. Die übrigen, bereits im ersten ROV untersuchten Varianten, sind nicht mehr Gegenstand der aktuellen raumordnerischen Überprüfung, da sich zwischenzeitlich im Planungsraum keine so wesentlichen Änderungen ergeben haben, die das nach wie vor gültige Abwägungsergebnis in Frage stellen würden. Beide Varianten wurden unter Berücksichtigung der aktuellen raumbedeutsamen Strukturen im Untersuchungsgebiet einer Optimierung unterzogen (opt. ROV-Trasse, opt. AEP-Trasse).

Kommentar

Bei den im ersten ROV untersuchten Varianten wurde neben den n-, s- und d-Varianten auch die Nullvariante untersucht. Das Ausschließen der Nullvariante aus der Untersuchung mit dem Hinweis „dass sich zwischenzeitlich im Planungsraum keine wesentlichen Änderungen ergeben haben“ ist in mehrfacher Hinsicht unzulässig:

Der Ausschluss erfolgt pauschal und ohne weitere Begründung. Eine nachvollziehbare Bewertung, warum dies möglich ist, findet nicht statt. Zudem wurde das erste ROV bereits am 30.09.1996 abgeschlossen. Aufgrund dieses langen Zeitraumes ist von einer veralteten Sachlage auszugehen und

insofern sind wesentliche Änderungen im Planungsraum sehr wahrscheinlich. Diese Änderungen sind zu untersuchen. Ein Ausschluss muss nachvollziehbar begründet werden.

- Zudem widerspricht der Ausschluss der Nullvariante in eklatanter Weise den Anforderungen für des BVWP 2003, Nr. 3.4.6.2, (umwelt- und naturschutzfachliche Bewertung). Dort wird ausdrücklich gefordert, zu untersuchen, „*inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.*“.

Ergebnis:

Der Ausschluss der Nullvariante (Ausbau des vorhandenen Straßennetzes) aus den weiteren Untersuchungen widerspricht den Anforderungen des BVWP 2003 Nr. 3.4.6.2 für „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ und ist daher unzulässig. Die entsprechenden Untersuchungen für die Nullvariante (Ausbau des vorhandenen Straßennetzes) sind daher nachzuholen.

1.1.5 Sachdarstellung auf der Seite 5 des Erläuterungsberichtes

Für die Übergabebereiche „Stromer Landstraße“ und „Mühlenhaus“ wurden verschiedene Linien geprüft, die geeignet sind, die großräumigen Untersuchungsvarianten (ROV, AEP) anzubinden. Zusätzlich erfolgte die Beurteilung wesentlicher 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.

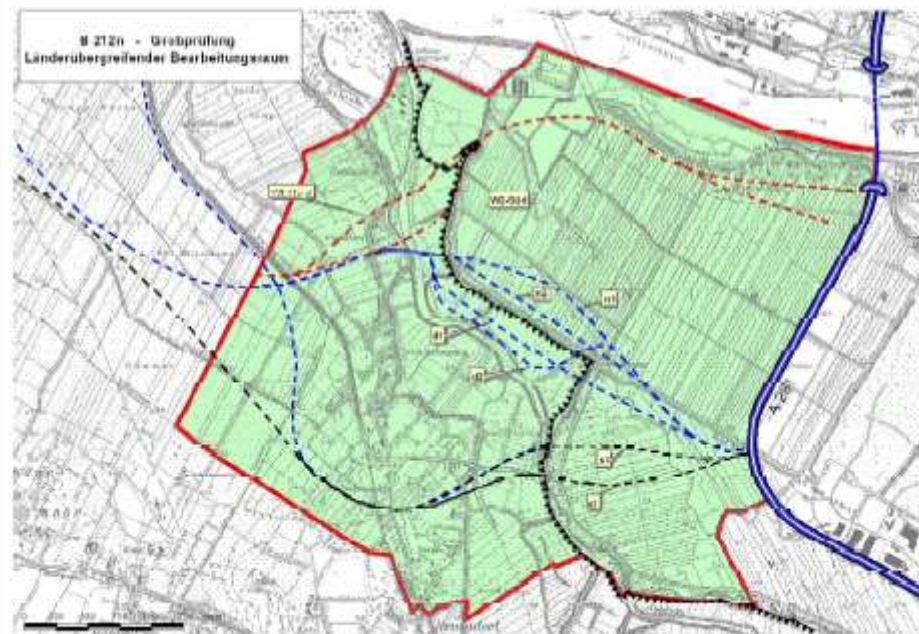


Abbildung 2: Grobprüfung – länderübergreifender Bearbeitungsraum

Kommentar

Die Grobprüfung anhand der genannten Themenfelder ist unvollständig. Unabdingbar ist die zusätzliche Berücksichtigung der Schutzgüter der Schutzgüter Boden, Luft, Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter sowie die Untersuchung der Wechselwirkungen zwischen den genannten Schutzgütern.

Ergebnis:

Bei der Grobprüfung wurden die Schutzgüter nur unvollständig erfasst. Daher erfasst die Bewertung nicht alle Schutzgüter. Die Grobprüfung ist daher unzureichend und muß wiederholt werden.

1.1.6 Sachdarstellung auf der Seite 6 des Erläuterungsberichtes

2.3 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRRAUMES

Die bei der Antragskonferenz abgestimmte Abgrenzung für die Untersuchung der raumbezogenen Auswirkungen der B212n für das niedersächsische ROV berücksichtigt u.a. folgende Kriterien:

- Lage der zu prüfenden Linienvarianten (ROV und AEP)
- Schutzgutabhängige Wirktbetroffenheiten und Funktionszusammenhänge
- Potenzielle Betroffenheiten von Schutzgebieten (z. B. Landschaftsschutzgebiete, Hochwasserschutzgebiete)
- Kommunale Gebietsentwicklungen (z. B. Wohnen und Gewerbe)
- Relevante Nutzungen (z. B. Landwirtschaft, Tourismus)
- Vorhabensbedingte Be-/ Entlastungen im Straßennetz

Der UVS-Untersuchungsraum umfasst somit ca. 3.470 ha, zuzüglich rd. 1.000 ha für die Immissionsbeurteilung.

Kommentar:

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes basiert auf der zu diesem Zeitpunkt bei der Antragskonferenz vorliegenden Verkehrsuntersuchung, die den Zielpunkt der B212n (Anschluss an die A281) noch nicht berücksichtigt hatte (Verweis auf die Fachaufsichtsbeschwerde de Interessengemeinschaft).

Trotz dieses erheblichen Mangels wurde das ROV-Verfahren eröffnet und der Untersuchungsraum festgelegt. Diese Vorgehensweise erweist sich im Nachhinein als falsch.

Aufgrund der Erkenntnisse durch das aktualisierte Verkehrsgutachten sind die Auswirkungen der vorhabensbedingten Be- und Entlastungen im Straßennetz völlig neu zu bewerten, da sich Entlastungen im Untersuchungsraum eindeutig in bisher nicht untersuchte Bereiche (Delmenhorst) verlagern. Diese vorhabensbedingte Belastungen sind so schwerwiegend (siehe auch die Stellungnahme der Stadt Delmenhorst), dass die entsprechende Ausweitung des Untersuchungsraumes unverzichtbar ist.

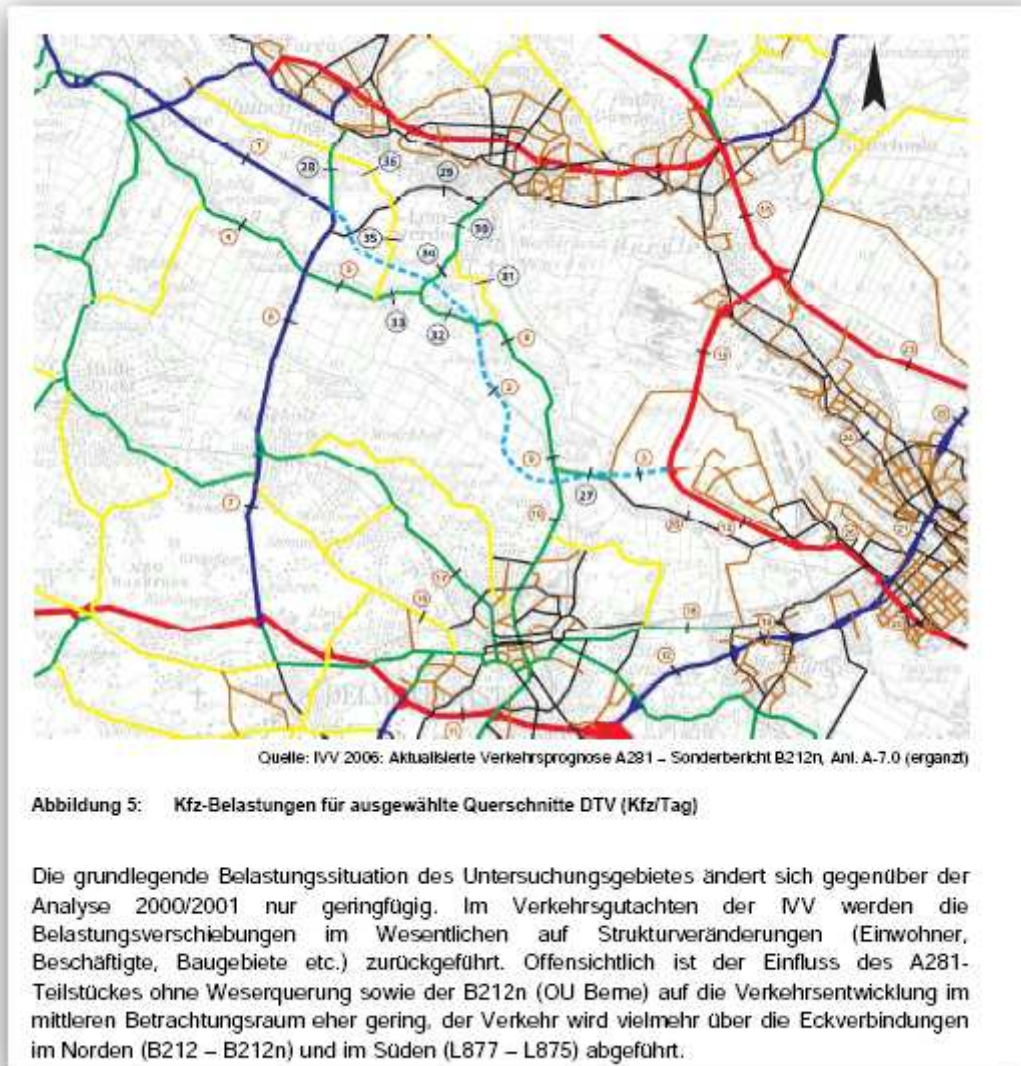
Ein Unterlassen stellt ein schwerwiegendes Defizit der ROV-Untersuchung dar.

27. November 2007

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes zu Beginn eines ROV-Verfahrens stellt zu diesem Zeitpunkt nur den vorhersehbaren Mindestbereich des Untersuchungsraumes dar. Sollten sich im Laufe des Verfahrens gravierende Veränderungen (und das ist hier der Fall) ergeben, so muss der Untersuchungsraum entsprechend erweitert werden.

Folglich muß die Erweiterung des Untersuchungsraum auf den Bereich der Stadt Delmenhorst und darüber hinaus umgehend nachgeholt und neu bewertet werden.

1.1.7 Sachdarstellung auf der Seite 11 des Erläuterungsberichtes



Kommentar:

Beschrieben wird hier die geringfügige verkehrliche Auswirkung gemäß des Prognose Nullfalles 2015 des Verkehrsgutachtens (kein Bau der B212neu zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen/ Bremen; keine Weserquerung). Zu beachten ist hierbei, dass auch im Fall des Planfalles 1 (Weserquerung; kein Bau der B212neu zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen/ Bremen) geringfügige verkehrliche Auswirkungen auf den Untersuchungsraum zu erwarten sind!! Auf Tabelle A-7.1 des Verkehrsgutachtens zur A 281 wird verwiesen.