

IG B212 – Freies Deich- und Sandhausen
c/o Herr Werner Heier
Stedinger Landstraße 75
27751 Delmenhorst

26. September 2007

IG B212, Stedinger Landstraße 75, 27751 Delmenhorst

Der Senator für Bau, Umwelt, Verkehr und Europa
Ansgaritorstraße 2
28195 Bremen

**Betreff: 64. Änderung Flächennutzungsplan Bremen –Seehausen/Strom (B212neu)-
Stellungnahme der „IG B212 – Freies Deich- und Sandhausen“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

am 27.09.07 persönlich abgegeben

Der Senator für
Umwelt, Bau, Verkehr und Europa
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Dank-Schmid

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.... .“

Falsch-Aussage 3:

„Um die Linienbestimmung auch auf Bremer Gebiet nachzuvollziehen, ist eine Flächenutzungsplanänderung 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.

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 notifizierteuropäischen 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.“

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 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.“

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 UVP-G-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

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 Betroffenen/ 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 Linienföhrung abseits der Siedlungsbereiche. Diese relativieren sich jedoch unter Berücksichtigung der Verkehrszunahme auf der L875, so dass die s-Varianten bezüglich der Gesamtimmissionen 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 föhrt 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 Gesamtimmissionen“ 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:

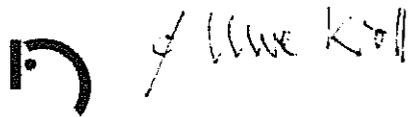
Offensichtlich ist mit dem Gewerbegebiet das GVZ gemeint. Mit der Eröffnung des 2. Bauabschnittes der A281 Ende 2007 erfolgt der Anschluß des GVZ an das Bundesfernstraßennetz. Damit ist der Grundbedarf für die verkehrliche Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz gedeckt.

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.“

Delmenhorst, den 26.09.2007

gez. Uwe Kroll



Niedersächsisches
Innenministerium

Niedersächsisches Innenministerium, Postfach 2 21, 30002 Hannover

An die
Interessengemeinschaft B 212
- Freies Deichhausen und Sandhausen -
c/o Werner Heier
Stedinger Landstraße 75

27751 Delmenhorst

Bearbeitet von Frau Meier

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben) Durchwahl Nr. (05 11) 120 -
37.2 - 20 002/4 4563
31 202/B 212 N 4

Hannover
4. Sept. 97

**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 Raumordnungs-
verfahren 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 - Landesgren-
ze Niedersachsen/Bremen neben der von ihr landesplanerisch festgestellten Linienführung mit dem
Übergabepunkt "Stromer Landstraße" auch andere im Raumordnungsverfahren diskutierte Trassen-
alternativen einschließlich der von Ihnen vorgeschlagenen Variante mit dem Übergabepunkt "Mühlen-
haus" weiterhin als Lösungsmöglichkeit offenbleiben können. Dies betrifft das Grundanliegen Ihrer
Fachaufsichtsbeschwerde. Voraussetzung ist jedoch eine förmliche Abänderung der Landesplaneri-
schen Feststellung dahingehend, daß die im Raumordnungsverfahren diskutierten alternativen Trassen-
führungen östlich Altenesch bis an die niedersächsisch-bremische Landesgrenze - mit den Übergabe-
punkten "Mühlenhaus" oder "Stromer Landstraße" - weiterhin als diskussionsfähige Lösungsmöglich-
keiten 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.

mei.B 212 interessenge.

Ab 01.07.1996 neue Telefax-Nummer: (0511)120-4562
Dienstgebäude/ Telefon 511 89 975 = NdsLReg X.400
Paketanschrift (05 11) 1 20-0 S=Poststelle; O=mi; P=land-ni; M=Postfach; C=de
Lavesallee 6 Telefax 9 23 414-75 nl d
30169 Hannover (05 11) 1 20-65 50
Nach Dienstschluß:
(05 11) 1 20-61 50

Überweisung an Niedersächsische Landeshauptkasse Hannover
Konto-Nr. 25 001 567 Landeszentralbank Hannover (BLZ 250 000 00)
Konto-Nr. 101 359 271 Nordf. Landesbank Hannover (BLZ 250 500 00)

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.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Meier', written in a cursive style.