



Postfach 44 07, 30044 Hannover

Interessengemeinschaft
B212-freies Deich- und Sandhausen
z. H. Herrn Uwe Kroll
Sandhauser Weg 50

27751 Delmenhorst

Eingabe: 00731/07/16
Drucksache: 16/1340
Ansprechpartner/in: Frau Warbek
Durchwahl: 0511 3030-2189

16.06.2009

Sehr geehrter Herr Kroll,

Ihre Eingabe,

betr. Raumordnungsverfahren B212n von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Bremen,

hat der Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung des Niedersächsischen Landtages beraten.

Das für die Angelegenheit zuständige Ministerium hat zu der Eingabe Stellung genommen. Der Ausschuss hat Ihre Eingabe und die Stellungnahme erörtert. Er ist zu dem Ergebnis gekommen, Ihre Eingabe der Landesregierung als **Material** zu überweisen. Außerdem hat der Ausschuss beschlossen, dass Sie über die Sach- und Rechtslage, wie sie sich aus der Stellungnahme ergibt, unterrichtet werden sollen und die parlamentarische Behandlung der Angelegenheit damit abgeschlossen wird.

In seiner Sitzung am 16.06.2009 hat der Landtag die Auffassung des Ausschusses gebilligt.

/ Zu Ihrer Unterrichtung ist daher die Stellungnahme des Ministeriums beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Vizepräsident

Stellungnahme des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung

Eingabe 00731/07/16

**Interessengemeinschaft B 212-freies Deich- und Sandhausen
z.Hd. Herrn Uwe Kroll
27751 Delmenhorst
betr. Raumordnungsverfahren B 212n von Harmenhausen bis
zur Landesgrenze Bremen**

Anlagen: - Landesplanerische Feststellung zum ROV B 212n
- Kurzbericht zur Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) vom März 2009

Das Niedersächsische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung - Regierungsvertretung Oldenburg hat mit Datum 27.04.2009 die Landesplanerische Feststellung erlassen und damit das Raumordnungsverfahren für den Neubau der B 212n zwischen Berne – Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen / Bremen abgeschlossen.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird festgestellt, dass die vom Planungsträger, der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg in das Verfahren eingebrachte Vorzugsvariante „AEP optimiert“ unter Beachtung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist und den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit entspricht.

Raumordnerisches und verkehrspolitisches Ziel der B212n ist die Verbesserung der verkehrlichen Verbindung zwischen den Räumen Wesermarsch, Delmenhorst und Bremen. Zusammen mit der geplanten Weserquerung im Zuge der A281 rücken so die Elbe-Weser Region und die Region Weser-Ems insgesamt näher zusammen. Die Hinterlandanbindung der Seehäfen an der Unterweser wird dadurch ebenfalls verbessert.

Der landesplanerischen Feststellung geht ein umfangreiches Planungs- und Beteiligungsverfahren voraus. Bewertet wurden dabei zunächst in einer Grobprüfung verschiedene Übergabebereiche an der Landesgrenze zu Bremen und daran anschließend im Hauptvariantenvergleich vier Streckenalternativen von Harmenhausen bis zu einem Übergabepunkt „Stromer Landstraße“. Am Verfahren haben sich die betroffenen Kommunen, die Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit intensiv beteiligt.

Die im Raumordnungsverfahren geprüften Trassenalternativen haben sich gegenüber der Vorzugsvariante insgesamt gesehen als unverträglich erwiesen. Dies gilt in Bezug auf die sogenannten ROV Varianten, insbesondere aufgrund der Auswirkungen auf landwirtschaftliche und städtebauliche Belange. In Bezug auf die sogenannten Nordvarianten (mit einem Übergabepunkt an der Landesgrenze nördlich von Deichhausen) waren hierfür insbesondere die nachteiligen Auswirkungen auf die Belange des europäischen Naturschutzrechtes, bzw. Belange des Hochwasserschutzes sowie der zu erwartende Mehrverkehr im Bereich Deichhausen ausschlaggebend.

Zur Bewältigung festgestellter Konflikte werden in der Landesplanerischen Feststellung Maßgaben für das Planfeststellungsverfahren festgelegt. Hierzu zählen die Prüfung weiterer Trassenoptimierungen sowie von Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen. Letzteres gilt insbesondere für den prognostizierten erheblichen Mehrverkehr im Delmenhorster Straßennetz, v. a. auf der Stedinger Straße.

Im Zuge der Realisierung der B212n werden weiterhin landwirtschaftliche Flumeuordnungen einschließlich der Wiederherstellung des Wegenetzes, naturschutzrechtliche Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen sowie die Prüfung von Lärm- und Immissionsschutzmaßnahmen für betroffene Siedlungsbereiche erforderlich.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im August 2008 eine ergänzende „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) zur Überprüfung der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst zur verkehrlichen Entlastung bebauter Bereiche“ in Auftrag gegeben.

Für das Raumordnungsverfahren maßgebliche Ergebnisse sind der Raumordnungsbehörde in einem Kurzbericht (März 2009) „B212n - Abschnitt II (Harmenhausen - Landesgrenze NI/HB bzw. A 281) verkehrliche Wirkungen verschiedener Führungen und Verknüpfungskonzepte“ am 08.04.2009 zur Verfügung gestellt worden. Die Erkenntnisse dieser VWU sind im Rahmen der Landesplanerischen Feststellung berücksichtigt worden. Sie haben keinen Anlass zur Änderung der Vorzugstrasse gegeben. Der Kurzbericht zu der ergänzenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchung ist neben der Landesplanerischen Feststellung dieser Stellungnahme als Anlage beigefügt.

Maßgebliche Verfahrensunterlage für das ROV zur Prognose und Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens stellt weiterhin die „Aktualisierung der Verkehrsprognose der A281- Sonderbericht für das Raumordnungsverfahren und das Flächennutzungsplanverfahren zur B212n Teil B“(2006) dar.

Die Landesplanerische Feststellung sowie alle wesentlichen Unterlagen über das Vorhaben einschließlich des Kurzberichtes der ergänzenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchung stehen auf der Internetseite der Regierungsvertretung Oldenburg (www.rv-ol.niedersachsen.de) unter „Raumordnung und Landesentwicklung“ zur Einsicht bereit.

Dies vorangestellt, wird zu den in der Petition der Interessengemeinschaft „B212n freies Deich- und Sandhausen,, vom 13.02.2009 beantragten fünf Punkten sowie sonstigen in der Begründung der Petition enthaltenen Einwendungen wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.

Die „VoN“-Variante („Verkehrsoptimierte Nordvariante“) wurde am 27.10.2008 der Raumordnungsbehörde in einem gemeinsamen Termin von der IG „B212n“ vorgestellt. Bereits während dieses Termins hat die RV- OL zugesagt, die „VoN“- Variante trotz des zu diesem Zeitpunkt bereits erfolgten Abschlusses des Beteiligungs- und Erörterungsverfahrens noch zu berücksichtigen. Im Rahmen der landesplanerischen Feststellung sind die Vor- und Nachteile der „VoN“ Variante bewertet und damit in die raumordnerische Abwägung einbezogen worden. Aufgrund ihrer unzureichenden verkehrlichen Wirksamkeit durch die Unterbindung der bedeutsamen Fahrbeziehung Delmenhorst-Bremen wird die VoN-Variante insgesamt verworfen.

Zu 2.

Wesentliche länderübergreifende Eigenschaften der „VoN“-Variante entsprechen denen der Varianten n1, n2, d1, d2, W1 und W2. Diese werden im ROV bereits im Rahmen der sog. Grobprüfung länderübergreifend untersucht und bewertet. Soweit Unterschiede erkennbar sind (z.B. hinsichtlich des möglichen Verzichts auf eine Vierstreifigkeit) wird darauf in der Bewertung der Vor- und Nachteile der „VoN“- Variante eingegangen. Entscheidungserhebliche länderübergreifende Unterschiede zu den o. g. Varianten ergeben sich bei der „VoN“-Variante aufgrund des vorausgesetzten Verbotes von Auf- und Abfahrten in bzw. aus Richtung Bremen lediglich im Hinblick auf die verkehrlichen Auswirkungen (siehe hierzu 4.).

Zu 3.

Die für das ROV maßgeblichen, in dem Kurzbericht (März 2009) zusammengefassten Erkenntnisse der ergänzenden verkehrswirtschaftlichen Untersuchung sind im Rahmen der Landesplanerischen Feststellung berücksichtigt worden. Sie haben keinen Anlass zur Änderung der Vorzugstrasse gegeben. Nach ihrer endgültigen Fertigstellung bedarf die ergänzende verkehrswirtschaftliche Untersuchung auch in den nachfolgenden Planungsschritten der intensiven Diskussion, Bewertung und konkretisierenden Einbeziehung. Dies gilt insbesondere für die beiden im Kurzbericht noch nicht enthaltenen Planfälle 10 und 11, mit denen im Verkehrsmodell abbildbare, flankierende Maßnahmen in Delmenhorst, sowie Maßnahmen zur Optimierung örtlicher Wirkungen vertiefend untersucht werden sollen (vgl. Kurzbericht März 2009, S. 9). Mit ihnen werden die bereits vorliegenden Vorschläge für verkehrslenkende, -regelnde und bauliche Maßnahmen weiter ergänzt. Eine entsprechende Berücksichtigung dieser Erkenntnisse im weiteren Planungsprozess wird in der Landesplanerischen Feststellung per Maßgabe gesichert.

Zu 4.

Im Rahmen der ergänzenden VWU wird die „VoN“-Variante als eigenständige Variante auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin untersucht und auch in der Bewertung als eigenständiger Planfall ausgewiesen (vgl. Kurzbericht, Planfall 6). Die Ergebnisse werden im Rahmen der landesplanerischen Feststellung berücksichtigt.

Zu 5.

Im Interesse einer größtmöglichen Transparenz ist aus Sicht der Raumordnung grundsätzlich eine zeitnahe Veröffentlichung der Ergebnisse der ergänzenden VWU anzustreben. Da Ergebnisse der ergänzenden VWU in der Landesplanerischen Feststellung Verwendung finden und insofern Abwägungsmaterial darstellen, erfolgt eine Bekanntgabe der vorliegenden Ergebnisse durch die Raumordnungsbehörde. Auf die o. g. Internetveröffentlichung wird verwiesen.

Zu sonstigen Einwendungen

Zu den weiteren in der Begründung der Petition enthaltenen Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen:

Die angesprochenen Mehrverkehre für das nördliche Delmenhorster Stadtgebiet, insbesondere den nördlichen Teil der Stedinger Straße, sind variantenunabhängig bei allen untersuchten Hauptvarianten zu erwarten, die eine Anbindung Delmenhorsts an die Bundesstraße zum Ziel haben. Dieser Umstand wird im Rahmen der landesplanerischen Feststellung auch ausführlich hinsichtlich der Auswirkungen auf die städtebaulichen Belange, bewertet. Ein Abwägungsausfall ist insofern nicht gegeben. Grundlage hierfür sind die o. g. Verkehrsunter-

suchungen, die diese Mehrverkehre für das städtische Straßennetz differenziert aufzeigen und die insofern auch eine geeignete Beurteilungsgrundlage darstellen.

Das Raumordnungsverfahren ist ergebnisoffen durchgeführt worden. Alle im Rahmen der Antragskonferenz bezeichneten Varianten einschließlich der sog. Nord- und Weservarianten sind im ROV in einem gestuften Verfahren auf ihre positiven und negativen Auswirkungen untersucht, vergleichend gegenübergestellt und zum Gegenstand des Beteiligungs- und Erörterungsverfahrens gemacht worden. Eine raumordnerische Entscheidung zugunsten der Variante AEP opt. erfolgte erst nach Auswertung aller eingegangenen Stellungnahmen und in Abstimmung mit dem entsprechenden Flächennutzungsplanverfahren der Stadtgemeinde Bremen mit der Landesplanerischen Feststellung. Eine politische Vorfestlegung auf einen bestimmten Übergabepunkt an der Landesgrenze zu Bremen hat nicht stattgefunden. Zur Sicherstellung einer zusammenhängenden grenzüberschreitenden Betrachtung der Erfordernisse des NATURA 2000- Gebiets- und Artenschutzes, wurde auf Initiative der Raumordnungsbehörde, nach der Auswertung der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren seitens der beiden Vorhabensträger, eine „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000- Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange“ in das FNP-Änderungs- bzw. Raumordnungsverfahren eingebracht. In dieser Überprüfung wurden auch die wesentlichen Einwendungen des von der Interessengemeinschaft in Auftrag gegebenen und in der Petition zitierten Gutachtens 2007 aufgegriffen und einer grenzüberschreitenden, zusammenfassenden Bewertung zugeführt. Abwägungsfehler können auch insofern nicht erkannt werden.