



Niedersächsisches Ministerium
für Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz und Landesentwicklung,
Regierungsvertretung Oldenburg
Theodor-Tantzen-Platz 8
26122 Oldenburg
Per Telefax: 0441-7992004
Per eMail: Klaus.Pohlmann@rv-ol.niedersachsen.de

Delmenhorst, den 03.05.2010

Betreff: Raumordnungsverfahren zum Neubau der Bundesstraße 212 von Berne-
Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hansestadt Bremen
Landesplanerische Feststellung vom 27.4.2009
Ihr Zeichen: RV OL 1.15-31202/B212-4

Sehr geehrter Herr Pohlmann,

gegen die im Betreff genannte landesplanerische Feststellung machen wir mit diesem Schreiben die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften geltend. Wir beziehen uns auf § 16 Abs. 4 S. 4 NROG i. V. m. § 10 Abs. 1 NROG. Die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften muss innerhalb eines Jahres geltend gemacht werden.

Allerdings weisen wir an dieser Stelle bereits darauf hin, dass die Jahresfrist bisher nicht oder jedenfalls nicht einheitlich zu laufen begonnen hat. Gem. § 10 Abs. 1 S. 3 NROG ist auf die Frist nach S. 1 und den Fristbeginn nach S. 2 bei der Bekanntmachung hinzuweisen.

Die amtliche Bekanntmachung der Stadt Delmenhorst vom 12.5.2009 enthält keinerlei Hinweise auf die Geltendmachung von Verfahrens- und Formfehlern und dementsprechend auch keinen Hinweis auf die Frist. Im Gegenteil heißt es darin, dass wegen des Abschlusses des Raumordnungsverfahrens Bedenken und Anregungen nicht mehr vorgebracht werden können.

Die amtliche Bekanntmachung im Delmenhorster Kreisblatt vom 14.5.2009 im Namen der Gemeinde Ganderkesee enthält ebenfalls keinerlei Hinweise. Gleiches gilt für die amtliche Bekanntmachung der Stadt Delmenhorst im Delmenhorster Kurier vom 14.5.2009. Auch die Bekanntmachung der Gemeinde Lemwerder enthält keinen Hinweis auf die Jahresfrist und die Möglichkeit der Geltendmachung von Verfahrens- und Formfehlern.

IGB212neu@aol.com www.IGB212neu.de

Schließlich kann auch Ihrem Schreiben vom 27.4.2009, das u. a. an die anerkannten Naturschutzverbände in Niedersachsen und Bremen gerichtet war, keine Fristsetzung und auch kein Hinweis auf die Geltendmachung von Verfahrens- und Formfehlern entnommen werden.

Aus diesem Grund behalten wir uns die weitere Geltendmachung von Verfahrens- und Formfehlern vor.

Die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften mit diesem Schreiben tragen wir im Namen der auf der beigefügten Liste aufgezählten Personen und Institutionen vor. Die Liste umfasst insgesamt 359 Personen und Institutionen.

Im Bedarfsfall können wir entsprechende Vollmacht vorlegen.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Kroll

Sprecher der Interessengemeinschaft B212-freies Deich- und Sandhausen

Einwendungen zur Landesplanerischen Feststellung

Das Raumordnungsverfahren beginnt mit der Antragskonferenz. Der Vorhabenträger hat Unterlagen an beteiligte Behörden, Verbände und sonstige Stellen vorzulegen.

1. Wurden alle beteiligt?

Dies ist nach unserer Recherche nicht der Fall gewesen.

Es wurde zwar das Dezernat 502 Wasserwirtschaft, Wasserrecht der Bezirksregierung, nicht aber der Niedersächsische Landesdienst für Wasserwirtschaft und Küstenschutz geladen. Mit der Ochtum und der Hörsper Ollen sind jedoch Gewässer von landesweiter Bedeutung von dem geplanten Vorhaben betroffen.

2. In der Unterlage (Bioconsult 2004) zur Antragskonferenz am 22.03.2004, die den am Verfahren Beteiligten mit Schreiben vom 27.02.2004 zugestellt wurde und welche die erforderlichen Inhalte gemäß § 14(1) NROG und § 5 UVPG (scoping) erfüllen soll, fehlen die Seiten 6,10,18.

3. Anforderungen an den Mindestinhalt der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ergeben sich aus dem NROG wie folgt:

- Mindestinhalt der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren § 15 Abs. 1 NROG:

(1) ¹Der Träger des Vorhabens legt der zuständigen Landesplanungsbehörde die für die raumordnerische Beurteilung und die Prüfung nach § 12 **erforderlichen** Unterlagen entsprechend dem Planungsstand vor. ² § 6 Abs. 3 und 4 UVPG ist entsprechend anzuwenden. ³Die Landesplanungsbehörde kann die Vorlage von Gutachten verlangen oder auf Kosten des Trägers des Vorhabens Gutachten einholen. ⁴Soweit Unterlagen Geschäfts- oder Betriebsgeheimnisse enthalten, sind sie zu kennzeichnen und getrennt vorzulegen. ⁵Diesen Unterlagen ist eine Inhaltsdarstellung beizufügen, die unter Wahrung des Geheimschutzes so ausführlich sein muss, dass Dritte abschätzen können, ob und in welchem Umfang sie von den raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens betroffen werden können.

Gem. § 15 Abs. 1 NROG muss der Träger des Vorhabens der zuständigen Landesplanungsbehörde die für die raumordnerische Beurteilung erforderlichen Unterlagen entsprechen den Planungsstand vorlegen. Das Gesetz verweist hier auf § 6 Abs. 3 und 4 UVPG. Darin werden die Antragsunterlagen wie folgt konkretisiert.

(3) Die Unterlagen nach Absatz 1 müssen zumindest folgende Angaben enthalten:

1.

Beschreibung des Vorhabens mit Angaben über Standort, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden,

2.

Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens vermieden, vermindert oder, soweit möglich, ausgeglichen werden, sowie der

Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft,

3.

Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden,

4.

Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens unter Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfungsmethoden sowie Angaben zur Bevölkerung in diesem Bereich, soweit die Beschreibung und die Angaben zur Feststellung und Bewertung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens erforderlich sind und ihre Beibringung für den Träger des Vorhabens zumutbar ist,

5.

Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der Angaben nach Satz 1 ist beizufügen. Die Angaben nach Satz 1 müssen Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können.

(4) Die Unterlagen müssen auch die folgenden Angaben enthalten, soweit sie für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Art des Vorhabens erforderlich sind:

1.

Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren,

2.

Beschreibung von Art und Umfang der zu erwartenden Emissionen, der Abfälle, des Anfalls von Abwasser, der Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft sowie Angaben zu sonstigen Folgen des Vorhabens, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können,

3.

Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse.

Die Zusammenfassung nach Absatz 3 Satz 2 muss sich auch auf die in den Nummern 1 und 2 genannten Angaben erstrecken.

Die Verwaltungsvorschrift zum NROG konkretisiert das wie folgt:

- a) Begründung des Bedarfs,
- b) Beschreibung des Vorhabens einschließlich der wichtigsten technischen Bau- und

- Betriebsmerkmale, Angaben zu Standort bzw. Trasse, Art und Umfang des Vorhabens, Bedarf an Grund und Boden,
- c) Beschreibung der geprüften Alternativen/Varianten sowie Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen,
 - d) Beschreibung der Auswirkungen bei Nichtverwirklichung des Vorhabens (so genannte Null-Variante),
 - e) Abgrenzung des Untersuchungsraumes; Beschreibung der räumlichen und ökologischen Gegebenheiten am Standort und im Einwirkungsbereich des Vorhabens sowie ihre Entwicklung ohne Vorhabenverwirklichung,
 - f) Beschreibung der zu erwartenden raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die Einhaltung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung sowie sonstige Nutzungsansprüche am Standort und im Einwirkungsbereich des Vorhabens (Raumverträglichkeitsuntersuchung),
 - g) Vorlage einer UVS mit folgendem Mindestinhalt (soweit nach dem im Raumordnungsverfahren zugrunde liegenden Planungsstand möglich):
 - Beschreibung des Vorhabens und seiner Wirkfaktoren,
 - Beschreibung der zu erwartenden raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen; dabei ist in bau-, anlagen- und betriebsbedingte Umweltauswirkungen zu unterscheiden,
 - Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen,
 - Beschreibung von Maßnahmen zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt bzw.
 - Beschreibung von Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und Ermittlung des jeweiligen Flächenbedarfs,
 - h) Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur (z.B. Verkehr - getrennt nach einzelnen Verkehrsträgern -, Abfall, Energie, Wasser, Abwasser); ggf. Beschreibung notwendiger Aus- bzw. Neubaumaßnahmen,
 - i) allgemein verständliche Zusammenfassung der in den Buchstaben a bis h genannten Angaben.

Vor diesem Hintergrund waren die Unterlagen in folgenden Punkten unvollständig:

Die B 212 zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen ist unter der laufenden Nummer 137 im Bundesverkehrswegeplan als sog. neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VG eingeordnet. Der Bundesverkehrswegeplan verweist ausdrücklich auf Kapitel 3.4.6.2. Darin heißt es, dass bei den diesbezüglich besonders gekennzeichneten Projekten die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten ist. Für die Projekte bestehe ein umfassender Planungsauftrag, der aber auch beinhaltet, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.

Eine solche Verkehrsträgeralternativenplanung wurde im Raumordnungsverfahren nicht oder nur unzureichend durchgeführt, so dass die landesplanerische Feststellung insofern unvollständig ist. Dies ist gleichzeitig die Verletzung einer Verfahrensvorschrift, weil die Vollständigkeit der Abarbeitung des Prüfprogramms auch verfahrensrechtliche Konsequenzen hat.

Auf S. 10 der landesplanerischen Feststellung heißt es, dass eine Nullvariante für Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs grundsätzlich keine Alternative darstelle. Die Prüfung einer Ausbauvariante, die der BVWP 2003 in Ziff. 3.4.6.2 ausdrücklich verlangt, beschränkt sich auf zwei Absätze auf S. 10 ff. Dies ist bei weitem nicht ausreichend, vor allem auch vor dem Hintergrund der entsprechenden Naturschutzkonflikte, die mit dem Neubauvorhaben verbunden sind. In diesen Absätzen wird u.a. auch auf die Planungsfälle 1 und 2b-d bzw. 2cw2 der verkehrlichen Untersuchung 2006 verwiesen, aus deren Vergleich hervorgehen soll, dass ein Ausbau der vorhandenen L877 verkehrlich nicht zielführend ist. In keinem der aufgeführten Planungsfälle handelt es sich jedoch um die Ausbauvariante. Eine nachvollziehbare Begründung, warum aus diesem Vergleich der aufgeführten Planungsfälle eine Ausbauvariante als nicht zielführend abgeleitet werden kann, fehlt.

Dazu ist zu bemerken, dass in den Unterlagen zur Antragskonferenz im Februar 2004 auf Seite 13 die Ausbauvariante noch erfasst wird:

„Zusätzlicher Untersuchungsbedarf besteht allerdings bezüglich der aktuellen verkehrlichen Situation im Untersuchungsraum und einer Verkehrsprognose für die Zukunft (Nullvariante und Ausbauvariante)“.

Abweichend davon heißt es jedoch in der Festlegung des sachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmens vom Mai 2004 auf Seite 3 (die Seitenzahlen in dem Originaldokument fehlen)

„Die Auswirkungen bei Nichtverwirklichung des Vorhabens (die sogenannte Nullvariante) sind ebenfalls zu beschreiben“,

die Ausbauvariante wird jedoch ohne eine weitere Begründung nicht mehr erfasst.

Das Thema Ausbauvariante wurde mehrfach auch auf der Erörterungskonferenz angesprochen. Da der BVWP bei Projekten mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag verlangt, dass auch der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes zu überprüfen ist, ist nicht nach zu vollziehen, warum Verkehrsprognosen für die Ausbauvariante ausdrücklich nicht berechnet wurden (siehe Protokoll der Erörterungskonferenz Seite 6; Ausführungen von Dr. Theine).

Damit folgt man nicht dem Auftrag der Bezirksregierung, die im Mai 04 folgende Anforderung an die Verfahrensunterlagen festlegte:

„Die Verfahrensunterlagen müssen für das gesamte Untersuchungsgebiet eine ausreichende Beurteilung aller realisierbaren Alternativen ermöglichen.“

Ohne Datengrundlagen zur Verfügung zu haben, wurde beim dem grundlegendem Variantenvergleich der Planungsgruppe Grün (pgg 2008) die Ausbauvariante wegen Unzumutbarkeit nicht betrachtet (siehe Protokoll der Erörterungskonferenz Seite 10; Ausführungen von Herrn Storz).

Eine detaillierte Begründung zum Bedarf der B212neu wird nicht gegeben, es wird auf die exakte inhaltliche Darstellung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses verzichtet. Die ursprünglichen zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses seit der Aufnahme der B212neu in den BVWP 2003 verändern sich im Laufe der Planungen deutlich, ohne dass hierfür eine Begründung genannt wird. Dies wird bei einem Vergleich der Antragsunterlagen und der Landesplanerischen Feststellung deutlich: In der Anlage zu den Antragsunterlagen für die Antragskonferenz am 22.03.2004 werden Gründe dargestellt, die

nur in Teilen identisch sind mit den Gründen, die im späteren Verfahrensverlauf und der abschließenden Landesplanerischen Feststellung vom 27.04.2009 benannt werden.

12

- Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses
Es werden zusammenfassend folgende „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ an der Realisierung der B 212n gesehen:
 - Darstellung der B 212n im Abschnitt zwischen Harmenhausen (Nds.) und geplanter Verknüpfung mit der A 281 als „vordringlicher Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenbaugesetz (FStrAbG)) Anschluss der Unterweserregion an das Bundesfernstraßennetz über die A 281 an die A 1 (Ruhrgebiet-Hamburg) und die A 27 (Hannover)
 - Leistungsfähige Verbindung Hafen- und Gewerbestandorte im Unterweserraum an das "Logistikzentrum links der Weser" im Niedervieland mit dem Neustädter Hafen sowie über die A 281 an den Flughafen Bremen mit Gewerbegebiet Airport-Stadt, die Häfen rechts der Weser, Bremer Industriepark West, Stahlwerke Bremen und Großmarkt
 - Dadurch Erhöhung der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion und Stärkung der Wirtschaftskraft Bremens, Delmenhorsts und des Unterweserraumes
 - Entlastung der Stromer Landstraße (L 877) und der L 875 (Deichhausen bis Harmenhausen) insbesondere vom Schwerlastverkehr
 - Dadurch merkliche Reduzierung der Schall- und Luftschadstoffemissionen, d. h. positive Auswirkungen auf die Gesundheit der dort ansässigen Bevölkerung
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Stromer Landstraße und an der L 875.

Abbild: Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses Antragskonferenz 22.03.2004

Die nachfolgend zusammengefassten 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
- Fernverkehrsanbindung mit überregionalem und länderübergreifendem Charakter von Nordenham – Bremen zur A27 (Hannover) bzw. A1 (Ruhrgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr
- 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
- verbesserter Anschluss von Gewerbegebieten in 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

58

Abbild: Zwingende Gründe des öffentlichen Interesses Landesplanerische Feststellung 27.04.2009

- Verkehrliches Ziel ist u.a: „die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Strome Landstraße und der L875.“ In diesem Zusammenhang gibt es kein Dokument, aus dem hervorgeht, in welchem Umfang es in den genannten Bereichen zu Unfällen gekommen ist, die diesen zwingenden Grund begründen.
- Es werden keine Angaben über Art und Umfang des Vorhabens sowie Bedarf an Grund und Boden gemacht. Nur in der Anlage, die als Kopie einer Zusammenfassung des Bremer Amts für Straßen und Verkehr übernommen wurde, sind Angaben ausschließlich für das Gebiet Bremens aufgezeigt. Der Bedarf auf niedersächsischer Seite wird nicht benannt.
- Seite 4 der Antragsunterlagen führt aus, dass die B212n zusammen mit der geplanten A281 und dem Wesertunnel als Gesamtprojekt geführt wird. Weitere Angaben zum Wesertunnel und zur A281 werden in den Antragsunterlagen nicht gemacht, so dass Zusammenhänge nicht erkennbar sind. Lediglich auf Seite 3 der Anlage wird auf Verkehrszahlen hingewiesen, die für das Bremer Gebiet auch für den Fall eines Netzschlusses vorliegen. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass für den Abschnitt zwischen Landesgrenze Bremen und Harmenhausen (Niedersachsen) keine vergleichbaren Verkehrsprognosen vorliegen. Das Vorhandensein von belastbaren Verkehrsprognosen zum Zeitpunkt des Einstellens des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan in 2003 ist nicht erkennbar.
- Es fehlt eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens.

- Es liegt keine Beschreibung von Maßnahmen vor, mit denen nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens vermieden, vermindert oder, soweit möglich ausgeglichen werden können.
- Es fehlen Angaben zur Bevölkerung in diesem Bereich.
- Es fehlt eine Übersicht über die wichtigsten zu prüfenden anderweitigen Lösungsmöglichkeiten. Es wird Bezug auf das Raumordnungsverfahren von 1996 genommen. Die Landesplanerische Feststellung dieses Raumordnungsverfahrens wurde mit dem Schreiben des Niedersächsischen Innenministeriums vom 4.9.1997 dahingehend abgeändert, dass in einem neuen Raumordnungsverfahren, die diskutierten alternativen Trassenführungen (zwei Übergabepunkte) östlich Altenesch bis an die Landesgrenze Niedersachsen/ Bremen als diskussionsfähige Lösungsmöglichkeiten offen bleiben müssen. Im Widerspruch zu dieser Anordnung beschreiben die Antragsunterlagen von 2004 auf Seite 7, dass im Endeffekt nur die bereits landesplanerisch festgestellte Trasse mit der AEP- Trasse mit gleichem Übergabepunkt miteinander verglichen werden sollen.
- Es fehlt eine verständliche, nichttechnische Zusammenfassung, die Dritten die Beurteilung ermöglicht, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können. Der in den Antragsunterlagen auf Seite 13 dargestellte zusätzliche Untersuchungsbedarf für eine Verkehrsprognose nimmt ausdrücklich Bezug auf Untersuchungsbedarf für Null- und Ausbauvariante. Für die Ausbauvariante liegen auch heute keine Verkehrsprognosen vor.
- Es fällt auf, dass in der Anlage, die sich allerdings nur auf das Bremer Gebiet bezieht, konkretere Angaben zum Projekt auf Bremer Gebiet gemacht werden als in den Antragsunterlagen selbst. Die Angaben zum niedersächsischen Raum sind ungenügend. Der Verweis auf weiterführende Unterlagen zu jedem Schutzgut lässt offen, ob diese Unterlagen für Jedermann zur Verfügung standen.
- Vor dem Hintergrund und der Bedeutung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages der straßenbaulichen Gesamtmaßnahme kommt dem Bewertungsschema der Grobprüfung eine hohe Bedeutung zu. Das in der Grobprüfung angewandte Punktesystem ist nicht erläutert worden, es ist aus sich heraus nicht verständlich und daher nicht nach zu vollziehen.
- Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist das Bewertungsvorgehen in der Tabelle 26 der UVS, wo Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Erholungsfunktion mit mittlerer Konfliktdichte eingestuft werden. Das gleiche Kriterium wird in Tabelle 38 der UVS gleichgewichtet mit Kriterien von hoher bzw. sehr hoher Konfliktdichte. Dieses Bewertungsvorgehen führt zu Widersprüchen in den Ergebnissen. Daher sollte dieser Sachverhalt noch einmal überprüft werden. Ein entsprechender Nachweis für diese Überprüfung liegt nicht vor.
- Nicht belegt sind weiterhin die vielfach dargestellten Austauschbeziehungen (siehe z.B. Protokoll der Erörterungskonferenz Seite 9 Herr Storz) von Rastvögeln zwischen dem Vogelschutzgebiet und der Ochtumniederung.
- Nicht belegt ist, dass in einem weiteren Verfahren die vorliegenden Gutachten zur Fischfauna der Hörsper Ollen wie angekündigt berücksichtigt wurden (Protokoll Erörterungskonferenz Seite 17 Frau Neumann/Herr Bachmann) Die entsprechenden Gutachten stehen nicht allen am Verfahren Beteiligten zu Verfügung. Auch die geforderte Einarbeitung der Datenlage von Fisch – und Muschelvorkommen in der

Sandhauser Brake (Protokoll Erörterungskonferenz Seite 13 Herr Kroll) in die Landesplanerische Feststellung ist nicht zu erkennen.

- Da an der Erörterungskonferenz kein Vertreter des Niedersächsischen Landesamtes für Denkmalpflege anwesend war, wurde darauf verwiesen, dass weiterer Erörterungsbedarf besteht (Herr Goebel, Protokoll Erörterungstermin Seite 16). Es wurde angekündigt, dass dieser gesondert erfolgen sollte. Es ist nicht bekannt, ob und mit welchem Ergebnis diese Erörterung erfolgte. Unterlagen stehen dazu jedenfalls nicht zur Verfügung.

Gem. §16 Abs.2 NROG stellt die Landesbehörde als Ergebnis des ROV fest, welche Auswirkungen im Sinne des §12 Abs.2 Satz 2 Nr.3.3 das Vorhaben hat und wie diese zu bewerten sind. Gem. §12 Abs.2 Satz 2 schließt das ROV die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens, auf die in §2 Abs.1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand, ein.

In Bezug auf das Schutzgut Tiere, hier v.a. Fledermäuse in Sandhausen, Neuendeel und Heide (Ganderkesee), wurden raumbedeutsame Auswirkungen, obwohl durch die Gutachten von Meyer & Rahmel (2004 und 2008) erkennbar, nicht berücksichtigt.

Der Betrieb der B212n bewirkt erhebliche Verkehrserhöhungen auf der L 875 in Delmenhorst. Eine Verkehrsverdopplung auf ca. 22000 Kfz täglich, bei einer Vervierfachung des LKW-Anteils auf 3330 Fahrzeuge täglich, wird als Folge des Betriebes der B212n für die L875 in Neuendeel Delmenhorst prognostiziert. (Erläuterungsbericht zum Raumordungsverfahren, 2007, S.33 Tab.7; Aktualisierte Verkehrsprognose A281, 2006, Anlage A-7.1 sowie A-7.2 und Verkehrswirtschaftliche Untersuchung, 2009, Abbildung 3).

Während in der Landesplanerischen Feststellung davon ausgegangen wird, „dass durch das Vorhaben bis zu 3 Flugrouten verschiedener Fledermausarten z.B. Teich- und Wasserfledermaus unterbrochen werden“ (Landesplanerische Feststellung, 2009, S.73), wird aufgrund der Fledermauskundlichen Untersuchungen im Bereich der geplanten B212n, Abschnitt L875 bis Landesgrenze Bremen (Meyer&Rahmel, 2004) deutlich, dass nicht nur bis drei Flugrouten sondern mindestens drei Flugrouten von hoher bis sehr hoher Bedeutung durch die B212n Vorzugsvariante beeinträchtigt werden. Darüber hinaus kreuzen zwei weitere Flugstraßen von hoher bis sehr hoher Bedeutung die L875 in Sandhausen und Neuendeel (Meyer&Rahmel, 2004, S.19 Karte 5 und S.13). **Beide** Flugrouten kreuzen Bereiche der L875, die mit den oben genannten Verkehrssteigerungen bei Realisierung der B212n belastet werden.

Darüber hinaus ergeben die Einschätzungen zum Konfliktpotential Fledermäuse A281 im Bauabschnitt 4 und B212 auf Grundlage der Untersuchungen des Jahres 2007 (Meyer&Rahmel, 2008) eine weitere Querung der L875 in Neuendeel in Höhe des Geigensees durch Teichfledermausweibchen aus dem Wochenstubenquartier in Heide (Meyer&Rahmel, 2008, S.2 Abb.1). Deutlich wird hier ebenfalls, dass, obwohl fast alle Fledermäuse vom Quartier in Heide nach Osten flogen, also Richtung L875, nur die Flugwege von 50-60% der nach Osten abfliegenden Tiere ermittelt werden konnten (Meyer&Rahmel, 2008, S.11). D.h. weitere Querungen der L875 sind wahrscheinlich und finden möglicherweise außerhalb des eigentlichen Untersuchungsraumes der B212n statt.

Aufgrund der Ergebnisse von Meyer & Rahmel (2008) wird ebenfalls deutlich, dass die Flugrouten von Teichfledermäusen des Wochenstubenquartiers in Heide auch durch den im Bau befindlichen BA 3.2 der A281 in Bremen beeinträchtigt werden (Meyer&Rahmel, 2008, S.24 Tab.1 und Abb. 14). Aus Karte 3 (Meyer&Rahmel, 2004, S.3) geht schon hervor, dass Teichfledermäuse, hier wahrscheinlich Männchen aus dem Quartier in Neuendeel, den

Bereich der A281 BA 3.2 queren. Weiter Untersuchungen zur Betroffenheit der Teichfledermäuse in Neuendeel wurden jedoch nicht veranlasst.

Meyer&Rahmel (2004) kommen bei der Bewertung ihrer Befunde im Untersuchungsraum „Sandhausen“ zu folgender Einschätzung: „Generell kann aus den Ergebnissen gefolgert werden, dass es im Vergleich zu anderen Standorten im näheren Umfeld der Niederung oder der Niederungsränder in Bremen oder Delmenhorst um einen Funktionsraum besonderer Bedeutung handelt“ (Meyer&Rahmel, 2004, S.12). Dieser Funktionsraum besonderer Bedeutung wird nicht nur durch den Bau und Betrieb der Vorzugsvariante der B212n beeinträchtigt, sondern auch durch die Zu- und Abfahrten der B212n auf die L875. Des Weiteren ist die Verbindung von der L875 zur L877 über den teilweise zu verlegenden Sandhauser Weg aufrechtzuerhalten (Landesplanerische Feststellung, 2009, S.88). Hierbei muss es auch zu einem Ausbau dieses Weges kommen, der bisher nur über eine Fahrspur für beide Richtungen verfügt. Der Sandhauser Weg wurde durch Meyer&Rahmel (2004, S.13) jedoch als Leitlinie hoher Bedeutung eingestuft. Auch diese Auswirkungen des Ausbaues und der teilweisen Verlegung des Weges wurden nicht beschrieben, ebenso diesbezügliche Minimierungsmaßnahmen.

Die oben genannten fehlenden Beschreibungen und Bewertungen der Auswirkungen des Vorhabens sowie möglicher Minimierungsmaßnahmen sind bedeutsam bezüglich der Identifizierung von Zulassungsrisiken (hier artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände und Einschätzung des verbleibenden Erhaltungszustandes von Fledermausarten, vor allem der lokalen Teichfledermäuse) und damit entscheidungsrelevant. Der Aufgabe eines ROV bzw. eines anschließenden Linienbestimmungsverfahrens, frühzeitig variantenbezogene Risiken für die nachfolgende Projektzulassung zu identifizieren bzw. auszuschließen (Landesplanerische Feststellung, 2009, S.50), konnte somit nicht entsprochen werden.

Eine Beschreibung und Bewertung dieser Auswirkungen, die vor allem die Fledermausfauna in Sandhausen, Neuendeel sowie Heide (Ganderkesee), hier vor allem die Teichfledermaus, in erheblichem Maße betreffen, wurde nicht vorgenommen. Folglich fehlt auch die Beschreibung der Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen. Weiterhin sind die Grenzen des Untersuchungsraumes diesbezüglich zu eng gefasst.

Auch bezüglich der Ermittlung der Vorzugsvarianten in den Natura 2000 Schutzgebieten basiert die Landesplanerische Feststellung auf unvollständigen Unterlagen.

Der für die Ermittlung der Vorzugsvarianten 12 und 3 wesentliche und grenzüberschreitende Vergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie artenschutzrechtlicher Belange (pgg 2008) war ein Ergebnis des ersten Einwendungsverfahrens 2007 (Einleitung des Raumordnungsverfahrens).

„Im ergänzenden Variantenvergleich hat sich gezeigt, dass insbesondere die funktionalen Beziehungen der Ochtumniederung zum VSG auf Brut- und Rastvögel von wesentlicher Bedeutung für die Beurteilung der Trassenvarianten sind.“ (Landesplanerische Feststellung S.55). Die obengenannten funktionalen Beziehungen entbehren eines belegbaren Nachweises. Dies wurde schon im zweiten Einwendungsverfahren 2008 bemängelt (siehe Protokoll Erörterungstermin vom 17.06.2008, Beiträge Dr. Hartlik und IGB212-freies Deich- und Sandhausen)

Die Vorzugswürdigkeit der genannten Varianten beruht wesentlich auf der Vermutung einer hohen Bedeutung der Ochtumniederung für das VSG. Andere Austauschbeziehungen zwischen den Flächen innerhalb und außerhalb des VSG wurden, obwohl sicherlich vorhanden, nicht betrachtet.

Ein maßgeblicher Gesichtspunkt für die Auswahl der Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren und der landesplanerischen Feststellung ist die Behauptung, dass es durch die Vorzugsvariante zu einer geringeren Beeinträchtigung europäisch geschützter Schutzgebiete kommen würde als bei den anderen Varianten.

Diese Auffassung wird fachlich in den Antragsunterlagen nicht untermauert.

Wesentliche Grundlage für die Wahl der Vorzugsvariante ist das Gutachten der Planungsgruppe Grün aus April 2008 „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich artenschutzrechtlicher Belange.“

Die gutachterliche Stellungnahme von Dr. Hartlik (Juli 2008), angefertigt im Auftrag der Stadt Delmenhorst, weist jedoch gravierende Mängel dieses Gutachtens nach. Die folgenden Auszüge aus der Stellungnahme von Dr. Hartlik verdeutlichen die Mängel:

Seite 12 und Seite 13:

2.1.8 Fazit zum Variantenvergleich im Hinblick auf ihre Wirkungen auf das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“

1. *Die Beurteilung verschiedener gutachterlicher Aussagen / Einschätzungen / Bewertungen können anhand der vorliegenden Unterlagen nicht im Detail geprüft werden.*
 - *Die angegebenen Quellen liegen nur teilweise vor. Offenbar existieren von den eigenen Erhebungen nur die Rohdaten, aber keine eigenständigen Berichte. Eine entsprechende Aufarbeitung der Rohdaten wurde im vorliegenden Gutachten nicht vorgenommen.*
 - *Die methodische Herangehensweise zur Bestimmung und Bewertung bestehender Wechselbeziehungen wird nicht dargelegt (Wurden Zählungen durchgeführt oder liegen Analogieschlüsse vor, die auf dem artspezifischen Raumbedarf der Arten aufbauen? Welche Räume wurden für die Bearbeitung der Fragestellung einbezogen?).*
 - *Die Darstellung beschränkt sich auf die kartographische Abgrenzung wichtiger Rastareale (im Vogelschutzgebiet) und die Kennzeichnung der ermittelten Beziehungen vom Vogelschutzgebiet zu direkt angrenzenden, außerhalb liegenden Bereichen anhand von Richtungspfeilen. Vorhandene Beziehungen innerhalb der Teilbereiche des Vogelschutzgebietes, z. B. zwischen Niedervieland-Ost und Wiedbrok oder Wiedbrok und Stromer Feldmark, aber auch die Beziehungen zwischen Wiedbrok und dem südlich angrenzenden Bereichen der Ochtumniederung werden hingegen weder dargestellt noch bewertet, wenngleich sicherlich vorhanden.*
 - *Es fehlt eine Bewertung von Teilabschnitten der Ochtumniederung hinsichtlich ihrer Bedeutung als Nahrungshabitat für Brut- und Rastvögel sowie eine kartographische Darstellung der durch die verschiedenen Varianten erheblich beeinträchtigten Bereiche.*
 - *Da weder die Methodik (Suchraum!) ausreichend dargelegt noch alle vorhandenen Wechselbeziehungen dargestellt und bewertet wurden, bleibt es unklar, ob weitere Wechselbeziehungen zu nahe gelegenen aber nicht unmittelbar angrenzenden Gebieten bestehen. Um Abwägungsfehler zu vermeiden, ist insbesondere die funktionale*

Beziehung zu den Rastvogelschwerpunkträumen westlich Deichhausen aufzuzeigen und ggf. in die Betrachtung und Bewertung (siehe Punkt 2) einzustellen.

2. *Manche Wirkfaktoren werden nur selektiv behandelt oder bewertet, wodurch es zu Verzerrungen in der Erheblichkeitsbilanz kommt. Dies betrifft:*
 - *Zerschneidungswirkung bzw. Verlust von Teillebensräumen,*
 - *variantenabhängige Berücksichtigung von Brutrevieren in der Erheblichkeitsbilanz*
3. *Insgesamt fehlt es an einer einheitlichen und transparent nachvollziehbaren Methodik für die Erheblichkeitsbewertung. Einen hierfür geeignetes methodisches Konzept liefern LAMBRECHT & TRAUTNER (2007). Es wird empfohlen, der dort vorgeschlagenen Methodik zu folgen.*

Seite 14 und Seite 15:

2.4 Zusammenfassende Betrachtung Natura 2000–Gebietsschutz

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen der PGG erscheinen vor dem Hintergrund der dargestellten Ergebnisse insgesamt plausibel.

In der zusammenfassenden Betrachtung der Variantenauswirkungen auf die EU-Schutzgebietskulisse Natura 2000 benennt die PGG (Kap. 6, S. 27) die für die Alternativenprüfung maßgeblichen Bewertungsmaßstäbe, indem sie aus dem Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) zitiert:

„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.“

Entsprechend ihrer Prüfung gelangt sie dabei zu dem Ergebnis:

„In der Gesamtschau der Beeinträchtigungen der überprüften Varianten auf Natura 2000-Schutzgebiete ist daher die Variante 12 zwingend weiterzuverfolgen.“

Aufgrund der aufgezeigten Mängel insbesondere bei der Bearbeitung der Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes ‚Niedervieland‘ kann das Ergebnis der Zusammenführung anhand der vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht nicht zweifelsfrei bestätigt werden.

Es fehlt insbesondere eine nachvollziehbare Darstellung und Erläuterung der Wechselbeziehungen zwischen Teilgebieten innerhalb des VSG und zwischen den Teilgebieten des VSG und seiner unmittelbaren und näheren Umgebung. Gerade diesen Wechselbeziehungen wird aber in der Argumentation und Bewertung der Auswirkungen durch die PGG eine zentrale Bedeutung

beigemessen. Zudem werden einzelne Wirkfaktoren in der Betrachtung nur selektiv behandelt oder bewertet, wodurch es zumindest zu Verzerrungen in der Erheblichkeitsbilanz kommt.

Im Sinne der Übersichtlichkeit und Vollständigkeit wäre es dennoch sinnvoll und im Sinne der Nachvollziehbarkeit geboten, die bisher auf Grundlage veralteter Daten erarbeiteten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren keiner ergänzenden Überprüfung zu unterziehen, bei der Teilaspekte nicht oder nur verkürzt dargestellt oder bearbeitet wurden (s.o.), sondern eine neue, in sich konsistente Unterlage vorzulegen, die den Anforderungen des Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004) vollumfänglich genügt.

Insbesondere für die Aufarbeitung und Einstufung der Auswirkungen auf das EU-Vogelschutzgebiets wäre aufgrund der Komplexität des Themas (größere Anzahl der Erhaltungsziele, Vielfältigkeit Wirkfaktoren, Beeinträchtigung unterschiedlicher Lebensraumfunktionen, Vernetzung mit Gebieten außerhalb des EU-VSG) eine einheitlich strukturierte methodische Vorgehensweise mit klar definierten Kriterien für die Erheblichkeitsbewertung im Sinne von Transparenz und Nachvollziehbarkeit zielführend gewesen (s. LAMBRECHT & TRAUTNER 2007).

Seite 21 und Seite 22:

3.3 Zusammenfassende Betrachtung Artenschutz

Zitat aus dem Gutachten der PGG (Kap. 7.4, S.36):

„Durch geeignete Vermeidungsmaßnahmen (s. Kap. 7.2) 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-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. 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.“

Fledermäuse: Studien über die Wirkungen von speziell für Fledermäuse angelegten Querungshilfen fehlen bislang und lassen sich auch nicht kurzfristig erarbeiten (ARBEITSGEMEINSCHAFT QUERUNGSHILFEN 2003). Damit kann nicht gesichert davon ausgegangen werden, dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen die zu befürchtenden Verbotstatbestände tatsächlich verhindern können. Auf dieser Grundlage ist nicht auszuschließen, dass auch die die Varianten 3 und 12 einem erhöhten Zulassungsrisiko unterliegen.

Brut- und Rastvögel: Die besonders wertvollen Teilbereiche der Ochtumniederung sind nicht gegenüber den geringerwertigen Bereichen abgegrenzt. Sofern die Flächenangaben der Tabelle 7 zu Grunde zulegen sind, trifft die Einschätzung zu. Ansonsten ist diese Einschätzung anhand der vorliegenden Unterlagen nicht nachprüfbar.

4. Zusammenführung Natura 2000-Gebietsschutz und Artenschutz

Die Zusammenführung von Gebiets- und Artenschutz durch die PGG ist methodisch nachvollziehbar und plausibel dargestellt.

Inhaltlich ist die Ermittlung der jeweiligen Vorzugsvariante nur bedingt nachzuvollziehen (vgl. vorangehende Kapitel, insbesondere Kap.2.1.8, Kap 2.4, Kap. 3.3).

In dem Gutachten PGG 2008 „Überprüfung der Variantenauswahl hinsichtlich der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete und Artenschutz“ wird deutlich, zu welchem erheblichen Beeinträchtigungen **alle** Varianten der B212n im Bremer Natura 2000 Gebiet führen (unstrittig) und welchen minimalen Vorteil eine Südvariante hierbei einnimmt (sehr umstritten). Trotz der deutlich geringeren Verkehrsbelastungen im Natura 2000-Gebiet und der L875 südlich der Stromer Landstraße durch die VoN-Varianten werden diese nicht in die Überprüfung mit aufgenommen. Aspekte des Artenschutzes, hier Auswirkungen auf die Fledermausfauna werden nicht betrachtet und bezüglich der Schutzgebiete auf Bremer Gebiet basieren die Argumente auf den gleichen oben genannten fehlenden Nachweisen und selektiven Betrachtungen funktionaler Beziehungen. Eine exakte und nachvollziehbare Begründung für die Nichtberücksichtigung der VoN fehlt. Somit wurde das ROV abgeschlossen, obwohl die Unterlagen unvollständig waren.

Die mangelnde Belastbarkeit der Untersuchungen und das darauf fußende fehlerhafte Ergebnis stellt gleichzeitig die Verletzung einer Verfahrensvorschrift dar, weil damit die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren nicht vollständig waren. Eine der zentralen Aufgaben des Raumordnungsverfahrens besteht darin, eine Vorzugsvariante für die Linienbestimmung und die anschließende Planfeststellung festzulegen. Kommt es zur Festlegung einer derartigen Vorzugsvariante, wie dies hier geschehen ist, dann ist zwingend erforderlich, dass die Grundlagen dieser Festlegung belastbar ermittelt worden sind. Das ist nicht der Fall. Der hierdurch geschaffene materiell-rechtliche Fehler würde sich durch das gesamte weitere Verfahren ziehen.

Die Festlegung der Vorzugsvariante geht außerdem auch von falschen rechtlichen Rahmenbedingungen aus. Bei der Festlegung der Vorzugsvariante ist nicht isoliert auf den Grad der Beeinträchtigung europäischer Schutzgebiete abzustellen, sondern es müssen auch sonstige Beeinträchtigungen, die mit der Vorzugsvariante verbunden sind, mit in den Blick genommen werden. Insbesondere dann, wenn die sonstigen Beeinträchtigungen hohe tatsächliche oder rechtliche Hürden darstellen, muss geprüft werden, ob andere Varianten möglich sind, bei denen die Beeinträchtigung europäischer Schutzgebiete durch Schutz- oder Kompensationsmaßnahmen weiter vermindert werden kann. Dies ist hier nicht erfolgt.

Das Gutachten der PGG vom 30.05.2008 (B212n; Ergebnisse vegetationskundlicher und faunistischer Kartierungen) lag bisher nur in unvollständiger Form vor, da die Untersuchungsergebnisse zur Fischfauna fehlten. Dies wurde von der Interessengemeinschaft bereits mit dem Schreiben vom 10. Juli 2008 bemängelt (Nachtrag zum Erörterungstermin am 17.06.2008 in Oldenburg). Eine Nachbesserung ist bisher nicht erfolgt. Trotz dieser unvollständigen Unterlage wurde das Raumordnungsverfahren abgeschlossen.

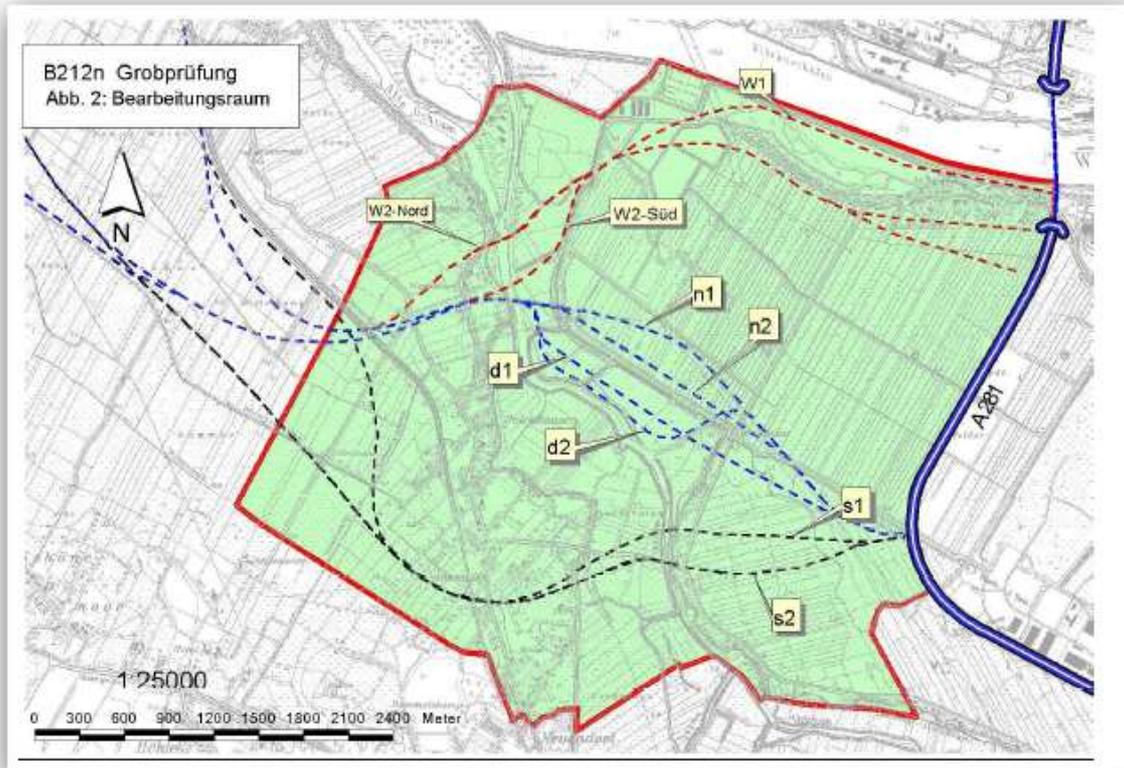
Bei der Diskussion der verkehrlichen Belastungen von Delmenhorst wurde vom Vorhabensträger immer wieder darauf verwiesen, dass es sich hier um „Maximalzahlen (worst case)“ handeln würde, die den „verkehrsmindernden Einfluss der Mautgebühr“ unberücksichtigt lassen. In der Realität sei aufgrund der Mautgebühr von geringeren

Verkehrszahlen auszugehen. Trotz Bemängelung (Nachtrag der IG 10.7.2008 zum EÖT am 17.06.2008) liegen diese Zahlen weiterhin nicht vor, die ROV-Unterlagen sind somit unvollständig.

Nach wie vor fehlt eine qualifizierte und nachvollziehbare Nachweisführung für die Bewertung der wasserwirtschaftlichen Belange in den Überschwemmungsgebieten (Ochtumpolder). Das Fehlen entsprechender Unterlagen wurde unter anderem auch auf dem Erörterungstermin am 17.06.2008 ausführlich thematisiert und bemängelt. Die vorliegenden Ergebnisse sind aufgrund der fehlenden Dokumentation nicht nachvollziehbar. Angesichts der Zweispurigkeit der Verkehrsoptimierten Nordvariante (VoN) in den Polderflächen (statt einer vierspurigen Ausführung wie bisher) besteht hier sogar ein besonderer Untersuchungsbedarf, da ein deutlich verringerter Flächenbedarf zu erwarten ist. Eine entsprechende Untersuchung wurde offensichtlich nicht durchgeführt, daher sind die ROV-Unterlagen für die Polderflächen auch in dieser Hinsicht unvollständig.

Unvollständige Überprüfung der Verkehrsoptimierten Nordvariante „VoN“

Bei der Verkehrsoptimierten Nordvariante (nachfolgend „VoN“ genannt) handelt es sich um eine der möglichen Nordvarianten d1, d2, n1, n2, W1, W2-Nord und W2-Süd (siehe nachfolgende Abbildung):



Im Unterschied zu den bisherigen Nordvarianten wird der Knotenpunkt L875/ B212neu nördlich von Deichhausen nicht vollständig ausgebaut, d.h. durch einen Teilausbau des Knotenpunktes wird die Fahrbeziehung von und nach Bremen an dieser Stelle nicht ermöglicht. Dadurch ergeben sich in der Region Delmenhorst, Ganderkesee und Bremen die folgenden gravierenden Veränderungen in den Bereichen Verkehr (siehe VWU aus September 2009), Siedlungsgebiete, Natur und Umwelt gegenüber der Vorzugsvariante:

- Maximale Verkehrsbelastung für die L 875 (Delmenhorster Straße) Richtung Berne/ Lemwerder
- Maximale Verkehrsbelastung im Gesamtbereich Deichhausen
- Verkehrsbelastung für die L 877 (Stromer Landstraße)
- Minimierung der Zusatzverkehre auf der L 875 Richtung Delmenhorst (fehlende Trichterwirkung)
- Kein Abriss von Wohngebäuden
- Minimierung der Belastung durch Zusatzverkehre in der Region (Lärm, Abgase)
- Minimierung der Wertminderung von Wohneigentum durch Zusatzverkehre
- Geringerer Flächenbedarf durch zweispurige Ausführung zwischen L 875 und Anschluss an die A 281
- Geringere Belastung der FFH- und EU-Vogelschutzgebiete durch Verkehrshalbwierung und zweispurige Ausführung
- Die Naherholungsfunktion im Bereich Deichhausen/ Sandhausen bleibt erhalten

- Die Naherholungsfunktion im Bereich Niedervieland wird eingeschränkt
- Die hochwertigen Biotopkomplexe Sandhauser Brake und Engelbartsbrake werden nicht beeinträchtigt
- Die Beeinträchtigung des gebietsunabhängigen Artenschutzes wird minimiert

Trotz dieser neuen Erkenntnisse wurden weder die Grobprüfung noch die Variantenprüfung von PGG 2008 unter Einbeziehung der VoN wiederholt.

Schon das bisherige Ergebnis der Grobprüfung war sehr knapp und äußerst umstritten zugunsten der Vorzugsvariante s1 ausgefallen (siehe nachfolgenden Auszug aus dem Vortrag von H Delfs, gehalten auf dem Erörterungstermin am 17.06. 2007):

J. Delfs ↔ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ↔ Geschäftsbereich Oldenburg

Varianten-Grobprüfung: Modifikation nach Kritik

Variante	Verkehr	EU-Schutzgebiet	Naturschutz	Hochwasserpolder	Siedlungsbereiche	Landwirtschaft	Punkte	Bewertung
W2-S	-	-	o	+	-	-	15	-
W2-N	--	o	o	+	-	-	15	-
n1	++	--	--	++	-	++	19	+
n2	++	--	--	++	-	++	19	+
d1	o	o	-	--	-	+	15	-
d2	o	-	--	--	-	++	14	-
s1	+	+	-	+	o	o	20	+
s2	+	+	-	o	o	o	19	+

W2-S	-	-	+	+	-	-	16	-
W2-N	--	-	o	+	-	-	14	-
n1	++	-	--	++	-	++	20	+
n2	++	-	--	++	-	++	20	+
d1	+	o	o	--	-	+	17	-
d2	o	-	--	--	-	++	14	-
s1	+	+	-	+	o	o	20	+
s2	+	+	--	o	o	o	18	+

Neubau der B 212 zwischen Harmenhausen und Bremen ↔ RO-Verfahren, Erörterungstermin 17.06.2008

Aufgrund der vielen Einwendungen wurde dann eine Modifikation in der Bewertung vorgenommen. Bis jetzt fehlt jedoch jeder schriftliche Nachweis darüber, anhand welcher Kriterien diese Bewertungsänderung vorgenommen wurde. Somit ist die Bewertungsänderung nicht nachvollziehbar, die Unterlagen des ROV sind auch in dieser Hinsicht unvollständig.

Darüber hinaus gilt für die VoN, dass schon bei einer überschlägigen Betrachtungsweise deutlich wird, dass die VoN erhebliche Veränderungen in der Punktebewertung für alle Nordvarianten verursachen wird. Trotzdem wurde auf eine Überprüfung der VoN in der Grobprüfung verzichtet. Daher sind die ROV- Unterlagen unvollständig.

Bisher wurde vorrangig damit argumentiert, dass es bei allen Varianten der B212n zu gleichmäßig hohen Mehrverkehren im Stadtgebiet kommen wird:

Zitat aus dem Protokoll der Erörterungskonferenz am 17.06.2007 (S. 20; H. Goebel):

„Herr Goebel stellt fest, dass es auf dem Stadtgebiet von Delmenhorst nach dem Bau der B212n zu Mehrverkehren kommen wird. Allerdings ist die tatsächliche Erhöhung fast gleichmäßig hoch, egal welche der im Verfahren sich befindenden Varianten später als die Vorzugstrasse herausbilden würde.“

Spätestens mit der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (Stand September 2009) wird jedoch deutlich, dass mit der VoN eine Alternative mit gleichmäßigen Verkehrsentslastungswirkungen für das Untersuchungsgebiet, insbesondere für die Stadt Delmenhorst, vorhanden ist. Trotz dieser Erkenntnisse wurde die Grobprüfung (mit VoN und dem neuen Sachverhalt angepassten Bewertungskriterien) nicht wiederholt (Verfahrensfehler). Berücksichtigt werden muss dabei, dass durch die naturschutzfachlichen Belange eine eingeschränkte verkehrliche Zielerfüllung in Kauf zu nehmen ist.

Unvollständige Verkehrsuntersuchungen

Bei der Eröffnung des Raumordnungsverfahrens August 2007 wird im Erläuterungsbericht unter der Nr. 2.3 „Abgrenzung des Untersuchungsraumes“ darauf verwiesen, dass bei der Antragskonferenz (22. März 2004) für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes auch die vorhabensbedingten Be- und Entlastungen im Straßennetz berücksichtigt wurden. Dies ist jedoch für große Bereiche in Niedersachsen nicht der Fall gewesen, da entsprechende Verkehrsuntersuchungen zum Zeitpunkt der Antragskonferenz nicht vorlagen. Zitat aus dem Anhang Seite 2:

„Für den westlich anschließenden Abschnitt zwischen Landesgrenze und Harmenhausen liegen derzeit keine vergleichbaren Verkehrsprognosen vor.“

Seit der Fachaufsichtsbeschwerde der Interessengemeinschaft (1997) war jedoch bekannt, dass für eine solche Bewertung eine entsprechende (vollständige) Verkehrsuntersuchung unabdingbar ist. Somit konnten vorhabensbedingte Be- und Entlastungen im niedersächsischen Straßennetz westlich der Landesgrenze überhaupt nicht berücksichtigt werden, ein wesentliches Kriterium für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde nicht erfüllt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgte also aufgrund von Verkehrsprognosen, die diesen Raum überhaupt nicht erfasst hatten.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Verkehrsprognose für das am 30.09.1996 abgeschlossene Raumordnungsverfahren den verkehrstechnisch entscheidenden Zielpunkt (Anschluss der B212neu an die A 281) unberücksichtigt ließ. Auch diese (fehlende) Bewertung war zum Zeitpunkt der Antragskonferenz nicht vorhanden, eine Beurteilung der Be- und Entlastungen im Straßennetz war somit nicht möglich.

Mit der Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281 (Sonderbericht B212neu; Stand Dezember 2006, veröffentlicht mit der Eröffnung des ROV im August 2007) wird dann eine erweiterte Verkehrsuntersuchung vorgelegt. Das interessante Fazit (Seite 62) lautet: „Erst mit der Errichtung des Teils B der B212n, der die Anbindung der linken Weserseite an die A 281 schafft, ergeben sich auch für den niedersächsischen Teil des Untersuchungsraumes nennenswerte Belastungsveränderungen gegenüber dem Prognose-Null-Fall.“

Doch auch diese Verkehrsuntersuchung ist unvollständig, werden doch weiterhin erhebliche verkehrliche Zusatzbelastungen (vor allem im Delmenhorster Stadtgebiet) nicht erfasst und dargestellt. Den Bürgern in diesen Bereichen wird somit die Möglichkeit verwehrt, die eigene konkrete Betroffenheit zu erkennen und in das neu eröffnete Raumordnungsverfahren

einzubringen. Trotz der gravierenden neuen Erkenntnisse bleibt die zu kleinräumige Abgrenzung des Untersuchungsraumes bestehen.

Ein deutlicher Hinweis auf die erheblichen Mängel der bis dahin erstellten Verkehrsprognosen ist die Veröffentlichung einer neuen Verkehrsuntersuchung in Form eines Kurzberichtes. Dies erfolgt zusammen mit der Landesplanerischen Feststellung im Mai 2009. Im Dezember 2009 wird dann die endgültige VWU (Stand: September 2009) öffentlich zugänglich gemacht, und zwar auf der Homepage der Straßenbauverwaltung (www.strassenbau.niedersachsen.de), hier speziell auf der Seite http://www.strassenbau.niedersachsen.de/master/C40628236_N5542522_L20_DO_I521335_0.html. Die VWU ist dort als Datei unter http://cdl.niedersachsen.de/blob/images/C60473759_L20.pdf zugänglich. Auch dieser Schlussbericht weist in einigen Bereichen noch erhebliche Defizite auf. In den folgenden Bereichen sind die Angaben und Beurteilungen nicht nachvollziehbar:

1. Ergebnis Schlussbericht September 2009 S.42, (Planfall 10; flankierende Maßnahmen in Delmenhorst):

„Betroffen von diesen Maßnahmenpaketen sind vor allem die Dwostraße, die Stedinger Landstraße zwischen Dwostraße und Neuendeel, die Oldenburger Straße, die Wildeshäuser Straße zwischen A 28 und L 887, die Friedensstraße, der Schulweg und die Schönemoorer Landstraße zwischen Friedensstraße und L 875??“

- Eine konkrete Darstellung dieses Maßnahmenpaketes liegt nicht vor. Damit sind die verkehrlichen Auswirkungen nicht nachvollziehbar (fachlicher Mangel).
- Für die angegebenen Bereiche werden zu einem großen Teil keine Verkehrsbelastungen angegeben. Eine konkrete Beurteilung des Sachverhaltes ist aufgrund der unvollständigen Datenlage daher nicht möglich.

2. Ergebnis Schlussbericht September 2009 S.43 (Planfall 10):

„Auch innerhalb von Delmenhorst kommt es durch die flankierenden Maßnahmen zu Verlagerungen. Von der Landwehrstraße (minus 3500 Kfz/24h) und der L 875 im Zentrum von Delmenhorst (minus 1100 Kfz/ 24h) werden Teile des Verkehrs z.B. auf die L 867 (Mühlenstraße, plus 1600 Kfz/ 24h) verlagert“

- Weder in den Tabellen des Schlussberichtes noch in den Abbildungen werden die entsprechenden (absoluten) Verkehrszahlen für die Landwehrstraße, die L 875 im Zentrum von Delmenhorst und die Mühlenstraße genannt. Die Zahlen sind damit nicht nachvollziehbar (fachlicher Mangel).

3. Ergebnis Schlussbericht September 2009 S.53, Tabelle 8.1:

- Die Verkehrszahlen für Delmenhorst Mitte und Delmenhorst Landwehrstraße fehlen in den Abbildungen (Verkehrskarten) und sind somit nicht nachvollziehbar.
- Aus den Abbildungen ist nicht ersichtlich, welchen genauen Bezugspunkt der Vergleichsquerschnitt „Delmenhorst Mitte“ hat.

4. Mit Schreiben vom 14.05.2004 der Bezirksregierung Weser-Ems wurde der sachliche und räumliche Untersuchungsrahmen für das Raumordnungsverfahren festgelegt. Dort heißt es auf den Seiten 2 und 3 zu unter der Position „Bedarfsbegründung, Verkehrsgutachten“:

„Als Grundlage für die Beurteilung der derzeitigen Situation sowie der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung ist ein Verkehrsgutachten vorzulegen, das die verschiedenen Szenarien und die möglichen Trassenalternativen berücksichtigt. Dabei sind einerseits das

vorhandene Straßennetz (L 875, L 877, städtisches Straßennetz Delmenhorst) und andererseits die im Raumordnungsverfahren zu behandelnden Varianten einer B 212 neu sowie die verkehrsplanerischen Entwicklungen des Landes Bremen (A 281 einschl. Wesertunnel) einzubeziehen. Insbesondere die Auswirkungen der verkehrlichen Entwicklung mit den verschiedenen Varianten auf die Wohnsiedlungsbereiche der Stadt Delmenhorst als auch der Ortsteile Deichhausen und Sandhausen sind herauszustellen.“

Für Großteile der Wohnsiedlungsbereiche der Stadt Delmenhorst wird diese Forderung durch die vorliegenden Verkehrsuntersuchungen jedoch nicht erfüllt. Bis heute sind die Verkehrszahlen für wichtige Hauptverkehrsstraßen im Delmenhorster Stadtgebiet nicht in den Verkehrsuntersuchungen enthalten. So enthalten weder die Abbildungen noch der Textteil der abschließenden VWU Angaben zu den Verkehrsbelastungen der Bremer Straße, Syker Straße, Hasporter Damm, Adelheider Straße und Oldenburger Straße. Angesichts der zu erwartenden erheblichen Verkehrsauswirkungen der B212neu für diese Bereiche stellt dies einen erheblichen Mangel dar und erfüllt nicht die Anforderungen des 2004 festgelegten Untersuchungsrahmens. Daher sind die ROV-Unterlagen unvollständig.

5. Auf der Seite 3 des Schreibens der Bezirksregierung vom 14.05.2004 heißt es unter der Position „Infrastruktur“:

„Die Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur (z. B. Verkehr, Abfall, Energie, Wasser, Abwasser) sind zu berücksichtigen, notwendig werdende Ausbau- oder Neubaumaßnahmen sind zu beschreiben.“

Durch die zu erwartenden Mehrverkehre (ausgenommen VoN) für große Bereiche der Stadt Delmenhorst sind mit Sicherheit Aus- oder Neubaumaßnahmen für die vorhandene Infrastruktur der Stadt Delmenhorst erforderlich. Diese Maßnahmen werden jedoch nicht oder nur sehr unzureichend beschrieben. Die Forderungen für den räumlichen und sachlichen Untersuchungsrahmen gemäß Schreiben vom 14.05.2004 werden somit nicht erfüllt, die ROV-Unterlagen sind auch hier unvollständig.

6. Obwohl die Verkehrsbelastung von 11400 Kfz täglich für die Ortsdurchfahrt Bookholzberg für den Prognosenufall 2025 bekannt ist (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Mail von Herrn Fries an die Interessengemeinschaft am 02.06.2009) fehlt in der abschließenden VWU Stand September 2009 weiterhin diese wichtige Verkehrszahl (siehe Abbildung 2 Prognosenufall DTV 2025). Somit sind die ROV-Unterlagen auch in dieser Hinsicht unvollständig. Dieser fehlende Vergleichsmaßstab führt in der Region Delmenhorst/Ganderkesee in der Folge zu erheblichen Fehlbewertungen bei den nachfolgenden Diskussionen über Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt Bookholzberg sowie für den ebenfalls untersuchten und mit einem hohen örtlichen Konfliktpotenzial belasteten Planfall 5 (Ortsumgehung Bookholzberg).

7. Die angegebenen Verkehrszahlen für die Urneburgerstraße in Ganderkesee sind für die Planfälle 1, 3, 6 und 10 offensichtlich erheblich zu niedrig (siehe Abbildungen 3, 5, 8, 10 in der VWU). Die Bürger können aufgrund dieser fehlerhaften Verkehrszahlen ihre Betroffenheit nicht erkennen.

8. In der VWU werden alle Planfälle mit der Südvariante (Vorzugsvariante, Planfall 1) verglichen (Abbildungen 4a, 5a, 6a, 7a, 8a, 9a, 9b, 10a,11a, 12a, 12b, 13a, 13b), eine vergleichende Darstellung mit dem Prognosenufall 2025 erfolgt jedoch nicht. Diese Darstellung der Belastungsdifferenzen in der VWU führt in der Folge zu irreführenden Darstellungen und Bewertungen, da die Betrachtung der Be- und Entlastungen im vorhandenen Straßennetz nur im Vergleich mit der Südvariante durchgeführt wird. Dem Betrachter ist es damit nicht möglich, die Belastungsdifferenzen zum Prognosenufall 2025 (ohne Bauabschnitt 2 der B21neu von Harmenhausen bis zu A 281, ohne die Bauabschnitte

4 und 3/2 der A 281) zu erkennen. Nur bei einem Vergleich mit dem Prognosenullfall 2025 werden die Be- und Entlastungswirkungen aller Planfälle bei einem Bau der B212neu deutlich und ermöglichen die korrekte Bewertung aller Varianten! Daher ist die jetzige Bewertung der Planvarianten hinsichtlich der Be- und Entlastungswirkungen im vorhandenen Straßennetz unvollständig und irreführend.

Anlage: Liste der Einwender