

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

64. Änderung Flächennutzungsplan Bremen-Seehausen/Strom (B212neu)
- Stellungnahme des Naturschutzbund NABU Bremen -

Bremen, den 9.10.07

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Mit freundlichen Grüßen

Heidrun Nolte
Diplom Geographin / Landschaftsökologie
stellvertretende Geschäftsführerin des NABU Bremen

1. Problemdarstellung

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

2. Begründung

2.1 Natur und Landschaft

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

Im gesamten Abschnitt der B212n vom geplanten Anschlusspunkt A281 im Bremer Wiedbrok bis zur Anbindung an die L875 werden in dem EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland und Natura 2000 Gebiet nicht nur die Naherholungsgebiete (Wiedbrok/Niedervieland) sondern vor allem seltene und wichtige Rast- und Brutgebiete für Rote Liste Arten unwiederbringlich vernichtet. Aus der UVS geht hervor, dass wertvolle Natur- und Erholungsräume mit schutzwürdigen Vorkommen von Pflanzen- und Tierarten, darunter besonders gefährdete Arten und Biotope der Rote Listen und besonders streng geschützte Tierarten der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie zerstört werden.

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

2.2 Potentielle Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser

2.2.1 Gefährdungen durch den Bau

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

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

2.2.2 Gefährdungen durch den Betrieb

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

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

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

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

3. Schadstoffe / Lärm

3.1.Lärm

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

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

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

➤ die fast 3 fache Fahrzeugmenge

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Naherholung

Der Erholungswert des Niedervielands ist im Laufe der letzten 40 Jahren immer mehr gestiegen und stellt heute links der Weser in Bremen, den wichtigsten und größten zusammenhängenden Erho-

lungsraum dar. Eine Zerschneidung der Landschaft würde sich somit nicht nur negativ auf die Fauna und Flora auswirken sondern auch das Grundbedürfnis „Erholung „ für die Allgemeinheit beschneiden.

6. Verkehr

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

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

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

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

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

6.1 Unzureichende Linienbestimmung nach § 16 FStrG

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

6.2 Linienbestimmung

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

6.3 Variantenbetrachtung

Die Linienführung berücksichtigt in dem anstehenden Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans und Raumordnungsverfahren nicht (mehr) alle in der gemeinsam mit dem Land Niedersachsen durchgeführten Grobprüfung zum Finden des gemeinsamen Übergabepunktes. Der gemeinsame Übergabepunkt ist noch nicht definiert.

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

Bewusst wird der besondere Planungsauftrag für die B212n als „Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ nicht beachtet. (siehe BVWP 2003 unter der Nr. 3.4.6.2) Hier liest man folgendes:“ Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik aufzuarbeiten. Für diese Projekte besteht

ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativenplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes verwirklicht werden können.“

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

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

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

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

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

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

Der NABU Bremen fordert daher auf :

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

5. Gesamtergebnis

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

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

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

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

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