

Anlage A 2-0

ROV B212 neu:

Hinweise zur Grobprüfung

1.1.1 Sachdarstellung auf der Seite 2 der Grobprüfung (1. Veranlassung)**1. Veranlassung**

Das erste Raumordnungsverfahren für die B212n wurde mit der Landesplanerischen Feststellung vom 30.09.1996 abgeschlossen.

Für den unstrittigen Nordabschnitt, von Huntebrück bis zur L875 bei Harmenhausen („Ortsumgehung Berne“), erging am 14.01.1999 die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr.

Für den weiterführenden Abschnitt bis zur Landesgrenze Niedersachsen / Bremen wurde hingegen vom Niedersächsischen Innenministerium aufgrund

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

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

Am 22.03.2004 erfolgte die Antragskonferenz für das neue Raumordnungsverfahren B212n durch die BRWE. Die „Festlegung des sachlichen und räumlichen Untersuchungsrahmens“ wurde Mitte Mai 2004 an alle Beteiligten versandt.

Kommentar

Bei der Antragskonferenz am 22.03.2004 wurde die Aufnahme des Übergabepunktes „Mühlenhaus“ erst aufgrund des Einspruches der Interessengemeinschaft in die raumordnerische Überprüfung aufgenommen. Der Erlass des Ministeriums vom 04.09.1997 war offensichtlich in Vergessenheit geraten. Originalzitat aus der Unterlage zur Antragskonferenz am 22. März 2004:

„Im Endeffekt sollen im Rahmen des Überprüfungsverfahrens die in 1996 landesplanerisch festgestellte Trasse (Variante 12) und die in der AEP neu entwickelte Landwirtschaftstrasse mit Übergabepunkt „Stromer Landstraße“ detailliert untersucht und miteinander verglichen werden.“

Die Nordvarianten sollten demnach zunächst nicht untersucht werden. Eine ergebnisoffene Untersuchung gemäß den Vorgaben war somit gar nicht vorgesehen. Kein weiterer Kommentar!

1.1.2 Sachdarstellung auf den Seiten 2 und 3 der Grobprüfung (3. Umfang der Vorprüfung)

3. Umfang der Vorprüfung

Die im Zuge des neuen ROV zu überprüfenden Linienführungen im Bereich Harmenhausen bis zur Landesgrenze Bremen umfassen einerseits die im ROV von 1996 entwickelte und landesplanerisch festgestellte Variante 12, andererseits die neuen Linienvorschläge der AEP. Für diese großräumigen Linienführungen besteht grundsätzlich die Option eines Übergabepunktes sowohl bei „Mühlenthaus“ bzw. nördlich davon, als auch an der „Stromer Ldstr.“. Die übrigen, bereits im ersten ROV untersuchten Varianten sind nicht mehr Gegenstand der aktuellen raumordnerischen Überprüfung, da sich zwischenzeitlich im Planungsraum keine so wesentli-

2

chen Änderungen ergeben haben, die das nach wie vor gültige Abwägungsergebnis in Frage stellen würden.

Kommentar

Ein Ausschluss der im ersten ROV untersuchten Varianten ist nicht zulässig. Bitte hierzu auch den Kommentar Nr. 1.1.3 zu der Seite 3 des Erläuterungsberichtes beachten (Anlage A 3-1 der IG). Für Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsanforderungen sind gemäß BVWP 2003 ganz besondere Anforderungen zu erfüllen. U.a. muß auch untersucht werden,

„inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“

Diese besondere Anforderung ist erstmals mit dem BVWP 2003 zu erfüllen. Der Hinweis, dass sich seit dem ersten ROV „im Planungsraum zwischenzeitlich keine so wesentlichen Änderungen ergeben haben“, ist vor diesem Hintergrund besonders fraglich.

Allein die drastisch veränderten Verkehrszahlen aufgrund der neuen Verkehrsuntersuchung zur B212neu beweisen das Gegenteil.

Völlig ungeklärt ist in diesem Zusammenhang, inwieweit die damals erfolgte Überprüfung der sogenannten „Nullvariante“ der neuen Anforderung „Ausbau des vorhandenen Straßennetzes“ gemäß BVWP 2003 standhält. Auch die entsprechenden Bestandskartierungen, die im Rahmen des ersten ROV vermutlich bereits Anfang bis Mitte der neunziger Jahre durchgeführt wurden, sind somit älter als fünf Jahre und damit aus fachlicher Sicht bereits veraltet.

Für weitere Details wird auf den Kommentar Nr. 1.1.3 der Anlage A 3-1 verwiesen (Hinweise zum Erläuterungsbericht, Bedarfsbegründung und Verkehrsanalyse).

1.1.3 Sachdarstellung auf der Seite 3 der Grobprüfung (Nr.3 Umfang der Vorprüfung)

Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden die unterschiedlichen Linien und Anschlussvarianten der B212n wie folgt benannt (vgl. Abb. 1):

a.) Großräumige Linienführung

Landwirtschaftsvarianten (AEP)	→ lw1, lw2
Variante 12 (nds. ROV)	→ rov

b.) Übergabebereiche

ÜP Mühlenhaus:

Var 1a (Bremen)	n1
Var 1 (nds. ROV)	n2
Keller-Groth-Trasse (Deichvorland)	d1
Vorschlag Stromer Beirat (Deichvorland)	d2

ÜP Nord:

Wesertrasse (BI)	→ W1, W2-Nord, W2-Süd
------------------	-----------------------

ÜP Stromer Ldstr.:

Var 12 (nds. ROV)	→ s1
Var 3 (nds. ROV)	→ s2

Kommentar

Die Bezeichnungen für die Linienvarianten sind äußerst vielfältig und verwirrend. Die Bezeichnungen lw1 und lw2 werden im weiteren Verlauf des Dokumentes bis auf die Verwendung in der Abbildung 1 nicht mehr eingesetzt. Dafür wird in nachfolgenden Dokumenten (UVS Bioconsult 2007 zum ROV) mit den Bezeichnungen ROV, ROV-opt., AEP, AEP-opt. gearbeitet. Zu erwähnen ist auch noch die Bezeichnung Var. 6 für die Keller-Groth-Trasse in Bremer Unterlagen.

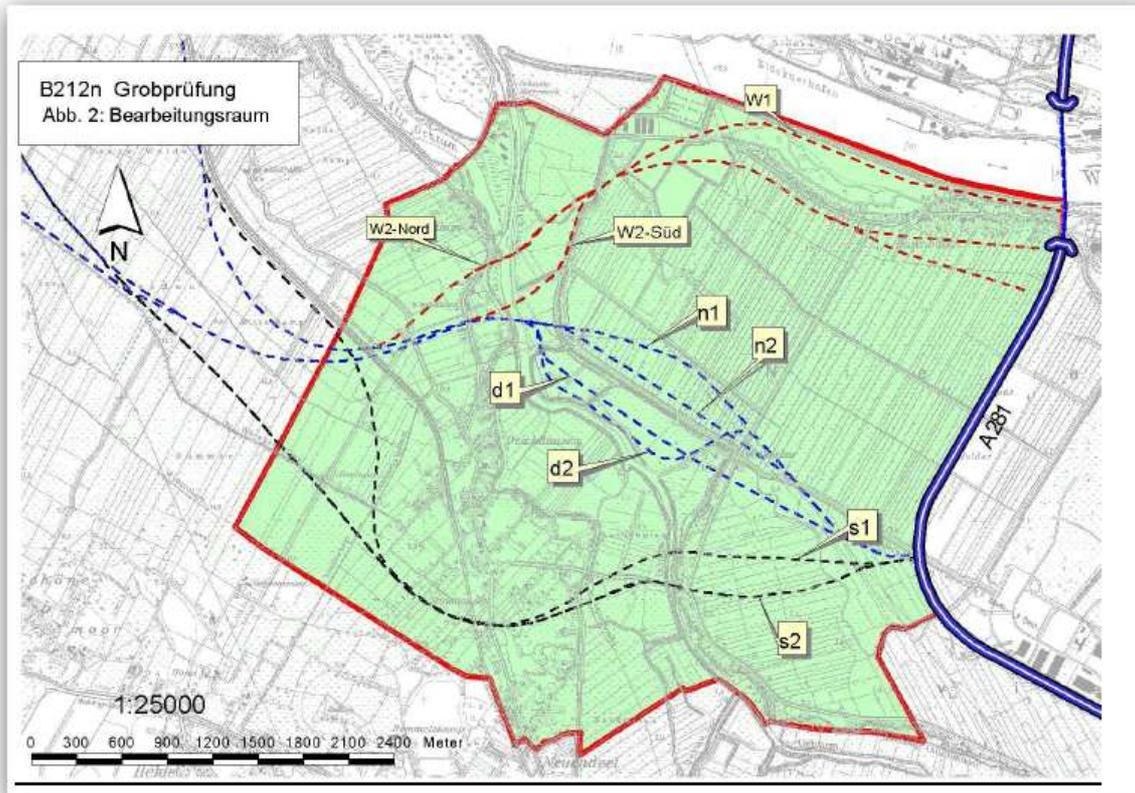
Insgesamt ist dieser Bezeichnungscocktail für die unterschiedlichen Linienvarianten ein deutlicher Hinweis auf die unsystematische und in den einzelnen Untersuchungen nicht aufeinander abgestimmte Vorgehensweise.

1.1.4 Sachdarstellung auf den Seiten 3 und 6 der Grobprüfung (Nr.4 Vorgehensweise)

4. Vorgehensweise

Für das weitere Vorgehen wurde ein Betrachtungsraum abgegrenzt, der abweichend von dem für das ROV festgelegten UVS-Untersuchungsgebiet speziell auf die Fragestellung Übergabepunkt und Realisierungschance im Bereich der Ländergrenzen fokussiert. Dieser Betrachtungsraum bezieht sowohl den niedersächsischen als auch den bremischen Teil des Straßenbauvorhabens ein (vgl. Abb. 2):

- Start-Zielpunkt aller Variantenvorschläge ist der Anschluss an die geplante Autobahn A281 auf Bremer Gebiet. Von dort verlaufen alle Linien in mehr oder weniger westlicher Richtung, kreuzen die Ochtum und das Ochtumvorland, um dann Richtung Nord-West an die großräumigen Linien (rov, lw1 oder lw2) angebunden zu werden.
- Die westliche Abgrenzung des Betrachtungsraumes wurde etwa parallel zur A281 gelegt, um vergleichbare Voraussetzungen für die Linienbeurteilungen herzustellen.



Kommentar

Eine Begründung, warum genau dieser zusätzlich abgegrenzte Betrachtungsraum ausgewählt wurde, gibt es nicht. Die westliche Abgrenzung des Betrachtungsraumes erscheint willkürlich gewählt und führt speziell im Bereich Landwirtschaft zu einer problematischen Bewertungsgrundlage.

Vertiefende Betrachtungen zur Problematik Landwirtschaft befinden sich in der Anlage A 2-6 „Einwände Landwirtschaft“.

1.1.5 Sachdarstellung auf der Seite 6 der Grobprüfung (Nr. 5.1 Straßenbau und Verkehr)

5. Variantenbeurteilung

5.1 Straßenbau und Verkehr

Die B212n wird in dieser Grobprüfung als anbaufreie, zweistreifige Hauptverkehrsstraße mit einer äußeren Baugrenze von max. 30m angesehen. Für die hier vorzunehmende Betrachtung ist diese Annahme ausreichend, weil sie für alle Linienvarianten gleichermaßen gilt und die Vergleichbarkeit untereinander somit gewährleistet ist. Die konkrete Querschnittsgestaltung erfolgt erst im Zuge der Entwurfsaufstellung.

Kommentar

Für den Bereich der B212n zwischen dem Knotenpunkt 3 (L875, Bereich Deichhausen) und dem Anschluss an die A 281 soll die Trasse vierspurig (RQ 20) ausgebaut werden. Aufgrund dieser Ausführung sowie der Höhe der Fahrbahnoberkante 3,8m – 8,0m GOK) ergibt sich eine Flächeninanspruchnahme von bis zu 62,5m (Dammbreite am Böschungsfuß). Weitere Angaben siehe UVS-Studie Bioconsult Juli 2007 auf den Seiten100/101.

Insgesamt werden folgende generalisierte Straßenquerschnitte für die Trassierung der geplanten B212n zugrunde gelegt. Die angegebenen Querschnittsbreiten beziehen sich auf Dammbreite am Böschungsfuß.

durchgehende Strecke (RQ 10,5; 1,5 m über GOK)	=	33,0 m
Überführungsrampen (RQ 10,5; bis 8,0 m über GOK)	=	52,0 m
durchgehende Strecke (RQ 20; 1,5 m über GOK)	=	43,5 m
Überführungsrampen (RQ 20; bis 8,0 m über GOK)	=	62,5 m
durchgehende Strecke (RQ 20; 3,8 m über GOK)	=	50,0 m

Da der Bau der B212neu im Überschüttverfahren erfolgen soll, ergibt sich zusätzlich ein bauzeitlicher Flächenbedarf von 15-30 m beidseitig der Trasse (siehe Amt für Straßen und Verkehr Bremen Dezember 2003; Zusammenfassung der vorliegenden Gutachten).

Weitere Flächenverbräuche durch die Auf- und Abfahrten zur B212neu im Bereich Knotenpunkt 3 sowie der Ausbau des Sandhauser Weges werden nicht erfasst.

Die Rechenwerte in der Tabelle 6 (Betroffenheit Naturschutz) und der Tabelle 7 (Betroffenheit des Überschwemmungsgebietes) basieren auf einer Trassenbreite von 30m und sind daher als Beurteilungsmaßstab ungeeignet.

Die Flächeninanspruchnahme muss entsprechend der tatsächlichen Bauausführung (vierspurig, RQ 20) neu berechnet werden. Erst dann können diese Werte für eine Bewertung der Betroffenheit von Naturschutz und Wasserwirtschaft verwendet werden. Die bauzeitlichen Beeinträchtigungen sind hierbei zu berücksichtigen.

Diese höhere Flächeninanspruchnahme muss auch bei der Verträglichkeitsprüfung für die NATURA 2000-Gebiete berücksichtigt werden.

Dies gilt im Übrigen auch für die zentralen Dokumente Begründung und Umweltbericht der 64. FNP-Änderung in Bremen. Der Begriff „mind. 2-spurig“ in diesen Dokumenten ist in diesem Zusammenhang zu unpräzise und verharmlost den Eingriff in ein notifiziertes Europäisches Vogelschutzgebiet und in ein gelistetes FFH-Gebiet.

1.1.6 Sachdarstellung auf der Seite 6 der Grobprüfung (Nr. 5.1 Straßenbau und Verkehr)

Die Verkehrsuntersuchung (IVV 2006) prognostiziert für den südöstlichen Abschnitt der B212n (von der A281 bis zur L875 in Deichhausen) für das Bezugsjahr 2015 etwa 24-25.000 Kfz/Tag bei einem Schwerlastanteil von rd. 18%. Für den nordwestlichen Abschnitt (Deichhausen bis Harmenhausen) werden 12-13.000 Kfz/Tag mit einem Schwerlastanteil von 12% erwartet (vgl. Exkurs in Kap. 5.5). Der Eckstromverkehr von Bremen (A281 / B212n) in Richtung Delmenhorst (L875 – Stedinger Landstraße) und umgekehrt wird künftig deutlich zunehmen, wobei die Linienführung der B212n und die Lage der Übergabepunkte keinen erheblichen Einfluss auf diese Verkehrsmengen haben. Ausschlaggebend für die Verkehrsentwicklung ist vielmehr die großräumige Verknüpfung mit dem überörtlichen Straßennetz. Die Verkehrszunahme auf der L875 im Stadtgebiet Delmenhorst kann durch verkehrslenkende Maßnahmenkonzepte abgedeutet werden.

Kommentar

Die Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Stadt Delmenhorst ist stark verharmlosend. Statt 11000 Kfz/ Tag ohne Realisierung der B212neu werden dann 20000 bzw. 22000 Kfz/ Tag auf der L875 Richtung Delmenhorst unterwegs sein. Große Bereiche der Stadt Delmenhorst werden erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen ausgesetzt werden. Der Lkw-Anteil steigt von 790 Lkw/ Tag auf 3400 Lkw/ Tag (Quelle: Erläuterungsbericht; Seite 33; Tabelle 7). Eine „Abfederung“ durch verkehrslenkende Maßnahmen ist nicht möglich (Stellungnahme der Stadt Delmenhorst). Die Wohn- und Lebensqualität in weiten Bereichen der Stadt Delmenhorst wird ganz erheblich beeinträchtigt. Einzelheiten sind ebenfalls der Stellungnahme der Stadt Delmenhorst zu entnehmen.

1.1.7 Sachdarstellung auf der Seite 8 der Grobprüfung (Nr. 5.1 Straßenbau und Verkehr)

Ein wichtiges straßenbauliches Beurteilungskriterium der Varianten stellt die Verbesserung der Verkehrsfunktion im Unterweserraum dar, und zwar sowohl hinsichtlich des Verkehrsflusses als auch hinsichtlich der beabsichtigten Verbindungsqualität.
Vorrangige Ziele des Straßenbauvorhabens B212n sind deshalb die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung des Unterweserraumes mit dem Oberzentrum Bremen, dem dortigen GVZ und eine bessere Anbindung an das überörtliche Straßennetz (A281, A27, A28, A1).

Kommentar

Durch den Bau der B212neu wird in einem ganz erheblichen Maße auch „unerwünschter“ Verkehr erzeugt. Dieser Verkehr nutzt das Delmenhorster Stadtgebiet als Abkürzungsstrecke von der A1 zur A281 (Wesertunnel) bzw. zum GVZ sowie als Mautvermeidungsstrecke für den Lkw-Verkehr.

Dadurch steigt der Verkehr von 11000 Kfz/ Tag (ohne Bau der B212neu) auf 22000 Kfz/ Tag auf der L875 Richtung Delmenhorst mit der damit verbundenen erheblichen Minderung der Wohn- und Lebensqualität der dort lebenden Menschen.

Ursache dieses zusätzlichen Verkehrs ist der neue Verknüpfungspunkt der B212neu mit der A281.

1.1.8 Sachdarstellung auf der Seite 9 der Grobprüfung (Nr. 5.1 Straßenbau und Verkehr)

Tab. 3 : Teilkriterium „Baukostenrelation“

Variante	Bauwerke	Erhöhter Bauaufwand	Lärmschutz, Eingriffe in die Bausubstanz, Anschluss an A281	Streckenlänge	Punkte*)	Bewertung **)
W1	O	-	--	-	8	--
W2-Süd	+	--	-	-	9	-
W2-Nord	+	--	--	-	8	--
n1	O	+	+	+	15	++
n2	O	+	+	+	15	++
d1	O	--	+	+	12	O
d2	-	--	+	O	10	-
s1	+	O	O	O	13	+
s2	+	+	-	O	13	+

*) ++ = 5 Pkte, + = 4 Pkte, O = 3 Pkte, - = 2 Pkte, -- = 1 Pkt

**) >14 Pkte: ++; 13-14 Pkte: +; 11-12 Pkte: o; 9-10 Pkte: -; <9 Pkte: --

Zwischenfazit:

Die Varianten n1 und n2 sind im Vergleich kostengünstiger als die Übrigen, insbesondere weil sie auf direkter Linie, abseits der Wohnbebauung und im Bereich einer Engstelle des Hochwasserpolders geführt werden.

Die Varianten d1 und d2 verursachen infolge ihrer langgestreckten Führung durch den Polder (> 1,5 km) erheblichen Beeinträchtigungen der Hochwasserschutzfunktion. Diese Beeinträchtigungen können nur durch ein Brückenbauwerk abgefedert werden, wobei der finanzielle Aufwand im Vergleich zu einer Sanddammlösung etwa 4-5x höher liegt.

Bei den W-Varianten ist neben den zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen und dem problematischen Anschluss an die BAB der erhöhte Bauaufwand im Bereich der Spülflächen als nachteilig anzusehen. Bei Letzterem muss unterstellt werden, dass durch die jahrelange Aufschlickung nicht mit tragfähigem Boden zu rechnen ist.

Kommentar

Für die d1 und d2 Varianten ist der Bau eines durchgängigen Brückenbauwerkes nicht erforderlich, da keine Polderflächen abgeschnitten werden. Hier wird bei den Baukosten eindeutig von einer falschen Sachlage ausgegangen. Der genaue Sachverhalt kann im Kommentar zur Sachdarstellung für die Seiten 17 und 18 der Grobprüfung (Betroffenheit Hochwasserpolder) nachgelesen werden. Damit sinkt der finanzielle Aufwand für die d1 und d2 Variante auf das Niveau des konventionellen Sanddammes ab. Flutdurchlässe sind bei allen Varianten zu berücksichtigen (zur Vermeidung von Beschädigungen durch

Überschwemmungen). Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die Variante d1 mit 4,5km Länge deutlich kürzer als die Variante s1 mit 5,1km bzw. die Variante s2 mit 5,0km ist.

Unberücksichtigt bleiben bei den erhöhten Bauaufwendungen bisher auch die besonderen Bodenverhältnisse im Bereich Deichhausen/ Sandhausen. Die in diesem Bereich vorhandenen Sandböden besitzen gegenüber dem Schutzgut Wasser bei den vorhandenen hohen Grundwasserständen keine bzw. eine nur sehr geringe Schutzfunktion für die Ableitung von schadstoffbelasteten Abwässern des Straßenkörpers der B212neu. Daraus resultiert auch eine hohe Gefährdung der grundwassergespeisten Biotopkomplexe Engelbartsbrake und Sandhauser Brake. Zur Vermeidung dieser Gefährdungen muss daher ein separates Entwässerungssystem eingebaut werden, welches die verunreinigten Abwässer in ungefährdete Bereiche ableitet. Die zusätzlichen Baukosten sind erheblich und müssen in die Bewertung der s1 und s2 Variante einbezogen werden. Genaue Angaben zu der Problematik Sandboden können der Anlage B „Einwände Schutzgut Boden und Wasser“ entnommen werden.

Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist die d1-Variante in der Teilwertung „Verkehr“ gemäß Tabelle 4 mindestens gleichwertig mit den Varianten s1 und s2 einzustufen (Wertung „+“).

Evtl. muss aufgrund der hohen Baukosten für das zusätzliche Entwässerungssystem im Bereich Sandhausen/ Deichhausen sogar eine Abwertung für die Varianten s1 und s2 von der Stufe (+) in die Stufe (o) vorgenommen werden.

1.1.9 Sachdarstellung auf der Seite 13 der Grobprüfung (Nr. 5.3 Naturschutz)

Biotoptypen

Die Biotoptypen im Betrachtungsraum sind, wie für Marschengebiete typisch, durch Grünlandnutzung und das Fehlen von Gehölzen geprägt. In der Ausprägung der Grünlandbestände bestehen allerdings zwischen dem bremischen und dem niedersächsischen Teil des Betrachtungsraumes deutliche Unterschiede. So sind im bremischen Teil Ausprägungen von nassem, feuchtem und mesophilem Grünland noch zahlreich vorhanden. Der niedersächsische Teil wird hingegen durch Intensivgrünland dominiert. Neben den verschiedenen Grünlandbiotopen sind weiterhin Röhrichtstrukturen, Gewässer (Fleete, Gräben, Fluss), Gebüsche und Feldgehölze, Ruderaffuren, Wald u.a. im Betrachtungsraum anzutreffen (s. Karte 1 & 2 im Anhang).

Die Variantenbetrachtung bezieht sich auf die Flächeninanspruchnahme von Biotoptypen mit sehr hoher und hoher Bedeutung.

Kommentar

Zitat aus dem Fachbeitrag zur Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV B212n (Bioconsult 2005, Seite 36):

„Für die Südvarianten ist weiterhin anzumerken, dass auf der niedersächsischen Seite der Biotopkomplex „Sandhauser Brake und Umgebung“ beeinträchtigt wird, der sich unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten als sehr wertvoll herausgestellt hat. Der Biotopkomplex setzt sich aus mehreren hochwertigen, schwer regenerierbaren Biotoptypen zusammen, die eine Reihe von gefährdeten bzw. geschützten Tier- und Pflanzenarten beherbergen (z.B. Fledermäuse, Amphibien, Libellen).“

In diesem Zusammenhang wird auf die Anlage C „Einwände Flora und Fauna“ verwiesen.

Die Beeinträchtigung dieses wertvollen Biotopkomplexes wird bisher nicht in die Bewertung aufgenommen, da allein die Flächeninanspruchnahme durch den Trassenbau als Kriterium herangezogen wird (siehe Tabelle 6). Dieses Verfahren wird der naturschutzfachlichen Problematik nicht gerecht und wird daher als unzureichend abgelehnt.

Zudem ist in der Tabelle 6 (Seite 15 der Grobprüfung) sogar die Berechnung für den Habitatsverlust der Fledermäuse fehlerhaft, da auch hier in der Berechnung von einer zweispurigen Trasse statt der geplanten vierspurigen Trasse ausgegangen wird. Bei der Betroffenheit der Fledermaushabitate ist sogar von einem Verbotstatbestand auszugehen.

Dies könnte sogar zu einem Ausschlusskriterium für die Südvarianten herangezogen werden.

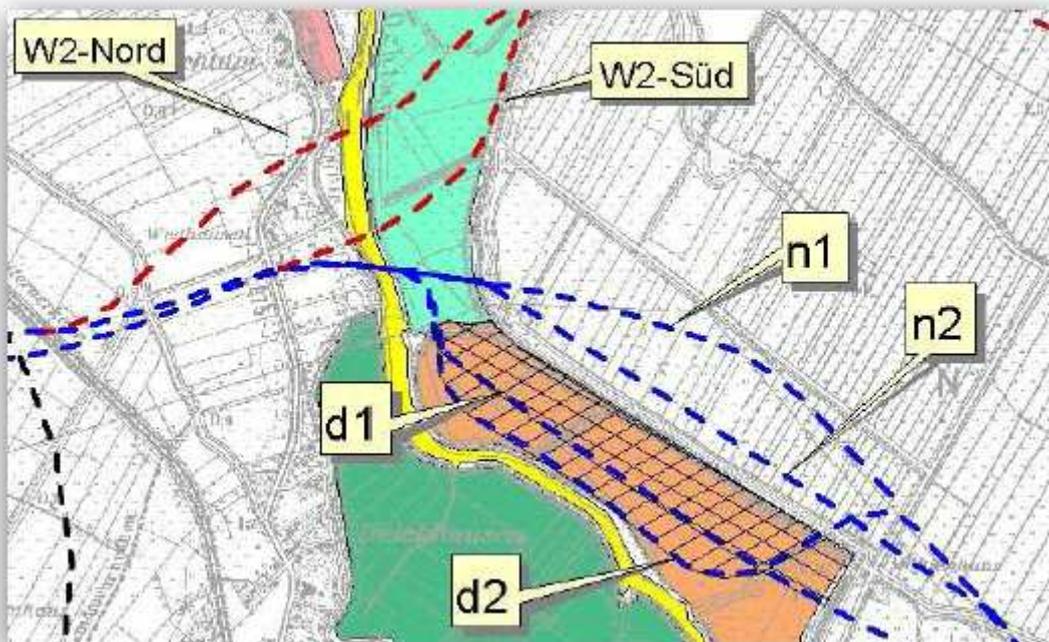
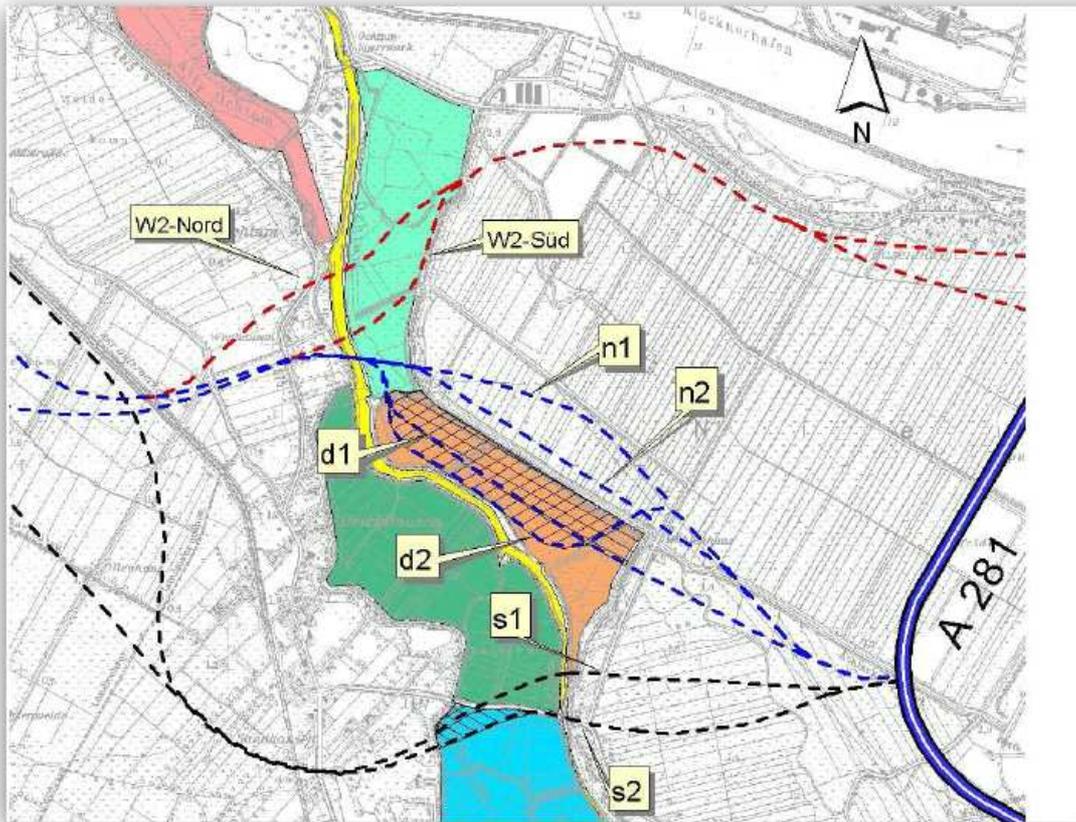
1.1.10 Sachdarstellung auf den Seite 17 und 18 der Grobprüfung (Nr. 5.4 Betroffenheit Hochwasserpolder)

Tab. 7: Betroffenheit des Überschwemmungsgebietes (vgl. Abb.: 5)

Varianten	Eingriff in Ochtum-Hochwasserpolder			Gesamt ha	Bewertung
	Länge m	Überbauung bei 30m Breite ha	Abtrennung von Flächen ha		
W2-Süd	940	2,8		2,8	+
W2-Nord	710	2,1		2,1	+
n1	230	0,7		0,7	++
n2	250	0,8		0,8	++
d1	1.650	4,9	23,5	28,4	--
d2	1.750	5,2	30,9	36,1	--
s1	710	2,1	1,2	3,3	+
s2	430	1,3	4,5	5,8	o

Fazit

Insbesondere die Varianten d1 und d2 führen zu einer erheblichen Inanspruchnahme des Polders, da sie diesen längs durchschneiden und größere Teilflächen abtrennen. Eine Dammlage mit Flutdurchlässen erscheint nicht ausreichend; vielmehr ist eine Aufständerung auf gesamter Länge erforderlich, was mit erheblichem Kostenaufwand verbunden ist (vgl. Kapitel 5.1). Alle übrigen Varianten queren den Polder in ost-westlicher Richtung mit erheblich geringeren Beeinträchtigungen der Hochwasserschutzfunktion. Sofern auch hier Aufständerungen notwendig sind, ist der bauliche Aufwand aufgrund der geringeren Streckenlänge um ein Vielfaches geringer.



Kommentar

Auch in der Tabelle 7 wird von einer falschen Überbauung von 30m Breite ausgegangen. Richtig sind jedoch bei der geplanten Ausführung RQ20 und ca. 3,80 m GOK im Ochtumvorland erheblich größere Dammbreiten (siehe folgende Tabelle aus der UVS 2007 Bioconsult zum ROV). Zusätzlich ist ein ca. 8,5m breiter Streifen für den Unterhaltungsweg und den Seitengraben zu berücksichtigen. Baubedingt sind beidseitig 15-30m zusätzlich zu berücksichtigen.

Insgesamt werden folgende generalisierte Straßenquerschnitte für die Trassierung der geplanten B212n zugrunde gelegt. Die angegebenen Querschnittsbreiten beziehen sich auf Dammbreite am Böschungsfuß.

durchgehende Strecke (RQ 10,5; 1,5 m über GOK)	=	33,0 m
Überführungsrampen (RQ 10,5; bis 8,0 m über GOK)	=	52,0 m
durchgehende Strecke (RQ 20; 1,5 m über GOK)	=	43,5 m
Überführungsrampen (RQ 20; bis 8,0 m über GOK)	=	62,5 m
durchgehende Strecke (RQ 20; 3,8 m über GOK)	=	50,0 m

Auch die in der Tabelle 7 beschriebene erhebliche Abtrennung von Polderflächen durch die Varianten d1 und d2 kann nicht nachvollzogen werden (geschlossene Wanne). Hier hilft der Blick auf den Kartenausschnitt aus der Seite 18 der Grobprüfung (siehe vorherige Seite). Bei genauerer Betrachtung ist deutlich erkennbar, dass die Varianten d1 und d2 genügend große Durchlässe frei lassen, die einen ungehinderten Zu- und Abfluss des Wassers gestatten.

Zum Vergleich: Für den Bereich Hinterwerder (direkte Angrenzung an die Weser) mit ca. 10 ha Größe reicht bereits eine 25m breite Furt für den Zu- und Abfluss des Wassers aus.

Ein km-langes Brückenbauwerk zur Vermeidung der Abtrennung von Polderflächen ist daher sachlich unbegründet und keinesfalls notwendig. Die Bewertung „-“, für die Varianten d1 und d2 in der Tabelle 7 erfolgt zu Unrecht und ist analog zu der Bewertung der Variante s2 mit der Bewertung „o“ zu korrigieren.

Interessanterweise sollen gemäß den bisherigen Planungen die s1 und s2 Varianten im Gegensatz zu den d1 und d2 Varianten im Überschüttverfahren hergestellt werden, obwohl das gleiche Überschwemmungsgebiet gequert wird. Begründet wird dies mit einer erheblich geringeren Beeinträchtigung der Hochwasserschutzfunktion (geringe Abtrennung von Polderflächen). Gemäß UVS 2007 Bioconsult zum ROV soll der niedersächsische Deich für die Querung eingeschnitten werden (siehe folgenden Ausschnitt).

Die Fahrbahnhöhe wird bei allen Varianten im Endzustand auf den durchgehenden Strecken bei ca. 1,20-1,50 m über GOK liegen. Im Bereich von Überführungsrampen (z.B. an den Knotenpunkten) werden Höhen von bis zu 8 m über GOK erreicht. Im Ochtumvorland soll die Höhe der Fahrbahnoberkante an die Höhe des bremischen Deiches (ca. 5,80 m NN) angepasst werden. Bei einer Geländehöhe von durchschnittlich 2 m im Vorland resultiert daraus eine Fahrbahnhöhe von ca. 3,80 m über GOK. Der niedersächsische Deich wird eingeschnitten.

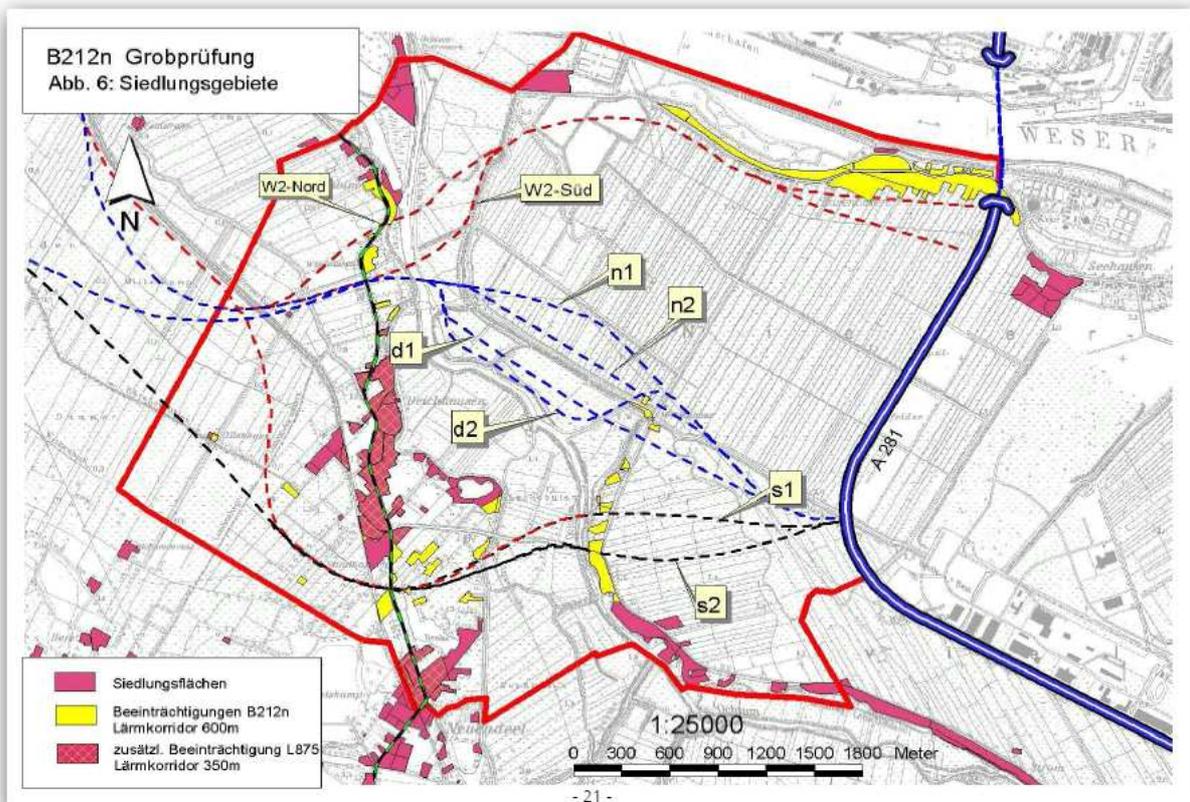
Diese Vorgehensweise erscheint problematisch, da der bereits vorhandene Hochwasserschutz durch den geplanten Einschnitt des niedersächsischen Deiches reduziert wird. Angesicht steigender Wasserspiegel aufgrund weltweiter Klimaveränderungen und damit erhöhter Überschwemmungsgefahren ist diese Maßnahme sehr in Frage zu stellen.

1.1.11 Sachdarstellung auf den Seiten 19 und 21 der Grobprüfung (Nr. 5.5 Siedlung)

Tab. 8 : Betroffenheit der Siedlungsbereiche (vgl. Abb. 6)

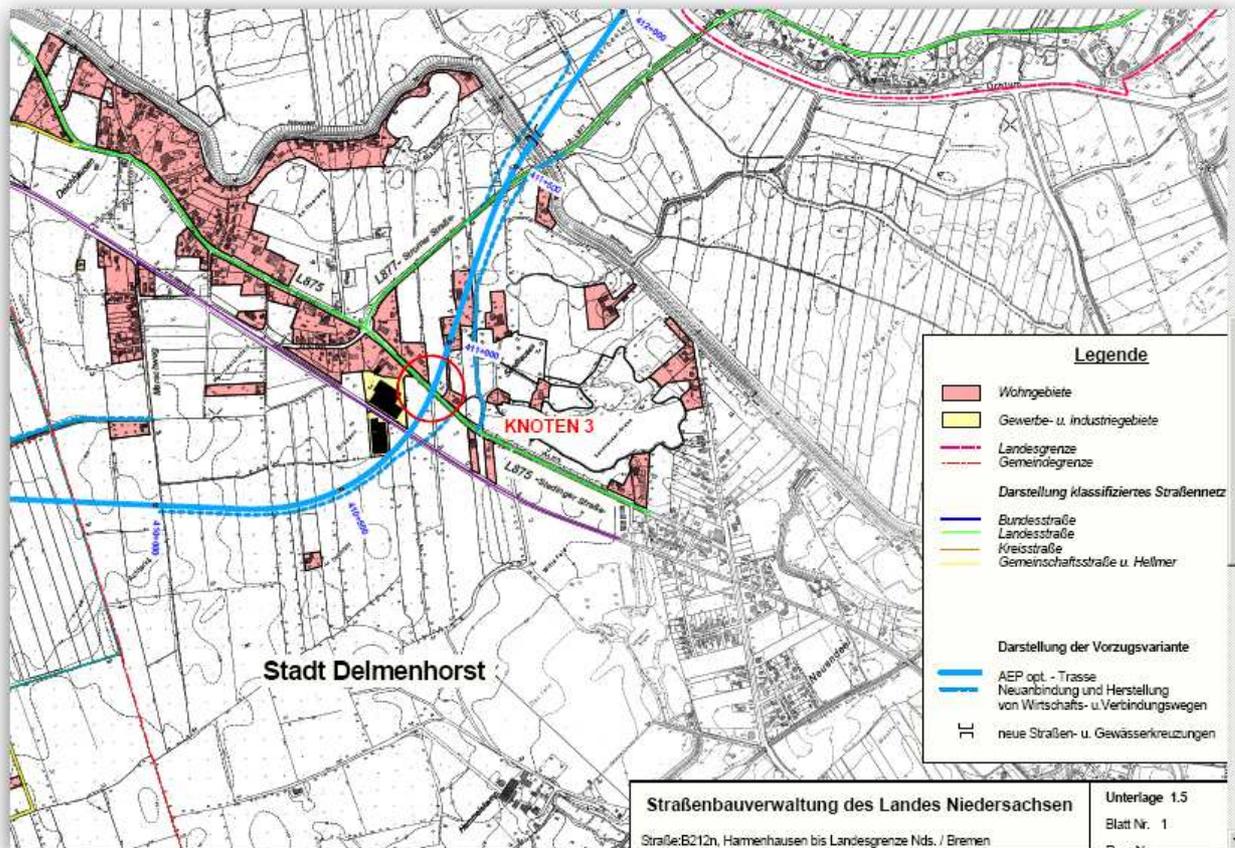
Variante	Immissionsbeeinträchtigung der Siedlungsbereiche durch			Städtebauliche Aspekte für Deichhausen			Delmenhorst	Punkte *)	Bewertung
	B 212n ha	L 875 ha	gesamt ha		Visuelle Durch- schneidung des Ortsteils	Auswirkung auf Wohnum- feldfunktion			
W2-Süd	23,7	31,5	55,2	-	+	-	o	11	-
W2-Nord	26,3	32,0	58,3	-	+	-	o	11	-
n1	2,6	31,5	34,1	o	+	-	-	11	-
n2	2,6	31,5	34,1	o	+	-	-	11	-
d1	3,0	31,5	34,0	o	+	-	-	11	-
d2	2,6	31,5	34,1	o	+	-	-	11	-
s1	9,8	7,3	17,1	+	-	+	-	12	o
s2	10,0	7,3	17,3	+	-	+	-	12	o

*) ++ = 5 Pkte, + = 4 Pkte, o = 3 Pkte, - = 2 Pkte, -- = 1 Pkt



Kommentar

Wie auch in allen anderen Karten der Grobprüfung, wird in der Abbildung 6 der Verlauf der Variante s1 (Variante 12 des ersten ROV) dargestellt. Dies entspricht nicht dem Verlauf der favorisierten AEP-opt. Trasse im Bereich Sandhausen!! Der tatsächliche Verlauf ist dem folgenden Ausschnitt aus der Karte „Lage der Vorzugsvariante; Unterlage 1.5“ der Straßenbauverwaltung zu entnehmen:



Durch den modifizierten Verlauf treten ganz neue zusätzliche Betroffenheiten auf, da diese Variante deutlich näher an die Siedlungsflächen in Sandhausen heranrückt:

- Abbruch von zwei Wohnhäusern
- Abbruch von Gewächshäusern eines Gartenbaubetriebes
- Gefährdung des Fortbestandes des Baudenkmals Stedinger Landstraße 84 aufgrund der großen Nähe zur B212neu

26. November 2007

Auffällig ist in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass die direkte Flächeninanspruchnahme von Siedlungsbereichen durch den Bau der B212neu bisher überhaupt noch keine Berücksichtigung in der Tabelle 8 findet!!

Die fehlende direkte Flächeninanspruchnahme von Siedlungsflächen sowie der Abriss von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden durch den Bau der B212neu ist daher in die Tabelle 8 aufzunehmen!!!

Das Argument, dass der Abriss dieser Gebäude bei der Fertigstellung der Grobprüfung nicht bekannt gewesen ist, kann nicht gelten. Schließlich wurde die Grobprüfung erst im Mai 2007 fertiggestellt. Nur zwei Monate (Juli 2007) später wurde der Erläuterungsbericht fertiggestellt, in dem dann der Abriss der Gebäude bereits erfasst wurde (Seite 61; Tabelle 39).

Der Bearbeitungsstand der Karte „Lageplan der Vorzugsvariante“, die eine Identifizierung der betroffenen Gebäude ermöglicht, ist von 06/2007!!

Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen		Unterlage 1.5	
Straße: B212n, Harmenhausen bis Landesgrenze Nds. / Bremen		Blatt Nr. 1	
Nächste Orte: Lemwerder, Delmenhorst		Reg. Nr.	
		Datum	Zeichen
B212 neu Unterlage für das Raumordnungsverfahren		bearbeitet	06/2007 gez. Gerken
		gezeichnet	06/2007 gez. Vollmer
		nach-/geprüft	
		Lageplan der Vorzugsvariante Maßstab 1:10.000	
<p style="text-align: center;">Aufgestellt: Oldenburg, den 27.07.2007</p> <p style="text-align: center;">Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg</p> <p>Im Auftrage: gez. Eley</p>			

Angesichts dieser geringen Zeitabstände ist es mehr als unverständlich, dass diese Problematik dann nicht mehr in die Bewertung aufgenommen wurde.

Bewertung Immissionsbeeinträchtigungen:

Zunächst muss der aktualisierte Trassenverlauf der Vorzugsvariante im Bereich Deichhausen/ Sandhausen anstatt der s1-Variante in die Bewertung aufgenommen werden.

Bisher unklar ist der „Störkorridor“. Entsprechende Wirkbereiche wurden bisher nicht eingezeichnet. Dies ist nachzuholen. Ein Ausschluss von Gewerbe-/ Industrieflächen ist unzulässig, da auch hier Grenzwerte einzuhalten sind und eine Überschreitung dieser Grenzwerte nicht auszuschliessen ist. Dies ist besonders bedeutsam, da ein bestehender Gartenbaubetrieb in Sandhausen direkt an die B212 neu angrenzt bzw. Teilflächen sogar überbaut werden. Hier ist sogar von einer massiven Beeinträchtigung bis hin zur Aufgabe des Standortes auszugehen. Unklar ist auch, welche Verkehrsprognose zugrunde gelegt wurde.

Vor diesem Hintergrund ist die Flächenberechnung für die Immissionsbeeinträchtigung in der Tabelle 8 dringend überarbeitungsbedürftig. Die Bewertung in der jetzigen Form kann nicht aufrechterhalten werden.

Überdeutlich werden auf der Abbildung 6 „Siedlungsgebiete“ dann die Auswirkungen aufgrund der Eingrenzung des Betrachtungsraumes:

Urplötzlich werden weitere betroffene Siedlungsbereiche im Verlauf der L875 Richtung Delmenhorst sowie in der Stadt Delmenhorst nicht mehr im Bewertungsverfahren erfasst!!

Vor diesem Hintergrund ist die Ermittlung der flächenmäßigen Betroffenheit von Siedlungsbereichen äußerst fragwürdig, da aufgrund der isolierten Betrachtungsweise aufgrund des eingegrenzten Betrachtungsraumes nur ein kleiner Teilaspekt der tatsächlich vorhandenen Immissionsbeeinträchtigungen durch den Bau der B212neu erfasst und bewertet wird. Diese Vorgehensweise ignoriert eindeutig die Vorgaben des BVWP 2003 Nr. 3.4.5. „Entlastungs- und Verlagerungsziele“:

„Infrastrukturmaßnahmen des Bundes sollen auch der lokalen Entlastung bebauter Bereiche und der dort lebenden Menschen dienen. Dementsprechend integriert die Raumwirksamkeitsanalyse auch die Auswirkungen eines Straßenprojektes auf die Stadtqualität.“

Wie stark die zusätzlichen Beeinträchtigungen für die Stadt Delmenhorst durch den Bau der B212neu sein werden, zeigt der Exkurs auf der Seite 20 der Grobprüfung.

Exkurs:

Verkehrsbelastungen durch ÜP Stromer Landstr. bzw. Mühlenhaus
(Die zugrunde gelegten Verkehrsmengenangaben stammen aus der aktuellen Verkehrsuntersuchung (IVV 2006); sie beziehen sich auf das Prognosejahr 2015 und wurden hier auf tausend gerundet.)

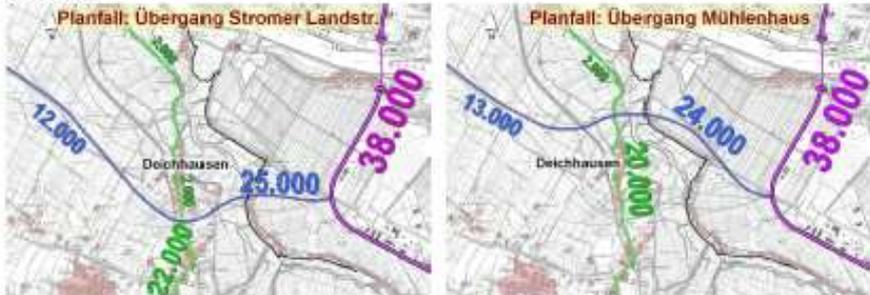
Die Verkehrsprognose (IVV 2006) beziffert für 2015 ohne Neubau der B212n die Verkehrsmengen auf der

- L875 nördlich von Deichhausen mit täglich ca. 7.000 Kfz,
- L877 (Stromer Landstr.) mit täglich etwa 8.000 Kfz,
- L875 südlich von Deichhausen mit täglich rd. 11.500 Kfz.

Bemerkenswert ist der Eckstromverkehr zwischen Bremen und Delmenhorst.



Auch mit dem Neubau der B212 und Anschluss an die A281 bleibt diese Eckstrombeziehung Bremen – Delmenhorst bestehen, die Verkehrsmengen insbesondere auf der L875 verändern sich allerdings deutlich: Während der nördlich gelegene Abschnitt der L875 eine starke Entlastung erfährt, verdoppelt sich der Verkehr auf dem Abschnitt südlich der B212n. Die einzelnen Linienvarianten (s-, n-, d- und w-) haben für diese grundlegende Verkehrsmengenverteilung nur eine untergeordnete Bedeutung.



Den Skizzen ist zu entnehmen, dass ein Übergabepunkt Mühlenhaus in Deichhausen zu erheblichen Belastungen führen wird, während der Übergang Stromer Landstr. durch die räumliche Verschiebung der Verkehrsmengen eine Schonung von Deichhausen bewirkt und im Vergleich mit der Nullfallprognose sogar deutliche Entlastungseffekte ermöglicht.

Die L875 südwestlich der B212n wird künftig Verkehrsstärken von >20.000 Kfz/Tag abwickeln. Die prognostizierte Differenz von etwa 2.000 Kfz/Tag zwischen den oben dargestellten Übergabebereichen ist angesichts dieser Gesamtverkehrsstärke als vergleichsweise gering anzusehen. Grundsätzlich ist die L875 zur Bewältigung solcher Verkehrsmengen geeignet, wenngleich Qualitätseinbußen sowohl für den Verkehr als auch für Delmenhorst eintreten werden. Durch gezielte verkehrlenkende Maßnahmen können diese Belastungen jedoch abgefedert werden. Entsprechende Konzepte werden bereits diskutiert.

Umso fragwürdiger ist es, warum das Bewertungsverfahren für die Betroffenheit von Siedlungsbereichen in der jetzigen Form in die Grobprüfung aufgenommen wurde. Offensichtlich soll die Betroffenheit der Delmenhorster Bürger bewusst aus dem Verfahren ausgeschlossen werden. Dies kann und darf nicht das Ziel eines Raumordnungsverfahrens sein. Verkehrslenkende Maßnahmen werden der Problematik jedenfalls nicht gerecht. Auf die Stellungnahme der Stadt Delmenhorst wird verwiesen.

Bewertung der städtebaulichen Aspekte gemäß Tabelle 8:

Nicht nachvollziehbar ist hier die Bewertung (-) für die visuelle Durchschneidung des Ortsteiles.

Im Bereich Deichhausen/ Sandhausen/ Knotenpunkt 3 Stedinger Landstraße ist von folgenden Baumerkmalen auszugehen (Zitat aus der UVS 2007 Bioconsult; Seite 100):

„Im Bereich von Überführungsrampen (z.B. an den Knotenpunkten) werden Höhen von bis zu 8m über GOK erreicht! Die Dammbreite am Böschungsfuß beträgt 62,5m!“

Gemäß Karte 6 zum ROV werden hier dörfliche Siedlungsstrukturen mit hoher! Bedeutung für das Landschaftsbild durchschnitten!! Bestätigung findet sich auf der Seite 86 der UVS 2007 Bioconsult:

Unter Berücksichtigung der Teilaspekte Vielfalt, Eigenart und Naturnähe/Schönheit ergibt sich für den südlichen Teil des Untersuchungsraumes (Ochtumniederung und Gehölzbestände bei Hemmelskamp) sowie für die dörflichen Siedlungsstrukturen eine hohe Bedeutung des Landschaftsbildes. Der gesamte übrige Teil des Untersuchungsraumes ist, mit Ausnahme der übrigen Siedlungsbereiche, von mittlerer Bedeutung für das Landschaftsbild.

Der Landschaftsrahmenplan der Stadt Delmenhorst weist für diesen Bereich wichtige Bereiche für das Landschaftserleben aus (Vielfalt, Eigenart und Schönheit)!

Im Bereich des Knotenpunktes 3 (B212neu/ Stedinger Landstraße) befindet sich zudem das Baudenkmal Stedinger Landstraße 84 (Zweiständer-Vollfachwerkhaus; Eintrag in die Liste der Kulturdenkmale am 17.07.1992 bei der Bezirksregierung Weser-Ems), welches bei den bisherigen

Untersuchungen zum ROV-Verfahren noch gar nicht erfasst wurde und dessen Fortbestand durch den Bau der B212neu sogar gefährdet ist.

Aufgrund der sehr hohen Beeinträchtigung durch die massive Bauausführung der B212neu in dem Bereich Deichhausen/ Sandhausen sowie der hohen Bedeutung der dörflichen Siedlungsstruktur, der hohen Bedeutung des Landschaftsbildes und der Beeinträchtigung des Baudenkmals Stedinger Landstraße 84 ist daher für die visuelle Durchschneidung des Ortsteils die Bewertung (- -) statt (-) bei den Varianten s1 und s2 vorzusehen!

Bewertung der Auswirkung auf die Wohnumfeldfunktion gemäß Tabelle 8:

Die Bewertung (+) für die Auswirkung auf die Wohnumfeldfunktion für Deichhausen für die s1 und s2 Variante ist deutlich zu optimistisch. Durch die vorherrschenden Westwinde wird der Verkehrslärm Der B212neu in die Ortschaft Deichhausen „hineingetragen“. Statt von vorn (durch die L875) werden die betroffenen Siedlungsbereiche jetzt von hinten durch die B212neu verlärmert. Dabei treten Beeinträchtigungen für vorher völlig unbelastete Bereiche auf.

Die veraltete Kartendarstellung in Abbildung 6 führt zu falschen Ergebnissen. Durch den veränderten Verlauf der Vorzugsvariante (siehe obigen Kartenausschnitt) treten neue Betroffenheiten bis hin zum Abriss von zwei Wohngebäuden auf. Dies massivste Form der Auswirkung auf das Wohnumfeld wird bei den Varianten s1 und s2 bisher mit der Bewertung (+) „belohnt“.

Die Erholungsfunktion sowie die Ortsentwicklung im Bereich Deichhausen/ Sandhausen wird stark beeinträchtigt. Die über Jahrhunderte gewachsene Kulturlandschaft mit wichtigen Bereichen für das Landschaftserleben (Vielfalt, Eigenart und Schönheit) im Bereich Hemmelskamp/ Sandhausen/ Deichhausen wird in ihrer Qualität stark beeinträchtigt.

Unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte ist sogar die Bewertung (-) statt (+) bei den Varianten s1 und s2 für die Auswirkung auf die Wohnumfeldfunktion angemessen.

Bewertung der innerstädtischen Verkehrsentwicklung in Delmenhorst gemäß Tabelle 8:

Angesichts der katastrophalen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr bei der Realisierung der Südvarianten (Steigerung von 11000 Kfz/ Tag auf 22000 Kfz/ Tag) auf der L875 Richtung Delmenhorst ist nur die Wertung (--) als angemessen zu betrachten. Auf die Stellungnahme der Stadt Delmenhorst wird verwiesen. Auch 20000 Kfz/ Tag bei den n- und d-Varianten sind nicht zu verkraften. Daher ist auch bei den n- und d-Varianten die Bewertung (--) ernsthaft zu erwägen.

Interessanterweise wird die Bewertung (o) bei den W2-Varianten nicht durch entsprechende Verkehrsprognosen nachgewiesen. Diese Verkehrsuntersuchung ist umgehend nachzuholen.

1.1.12 Sachdarstellung auf der Seite 22 der Grobprüfung (Nr. 5.5 Siedlung)

Bezüglich der städtebaulichen Beurteilung der Varianten ist grundsätzlich festzustellen:

- s1 und s2 schneiden den Ortsteil Deichhausen baulich-visuell vom Stadtgebiet Delmenhorst ab. Zugleich wird der innerörtliche Verkehr deutlich abnehmen, da die Hauptverkehrsbeziehung Richtung Delmenhorst über die L875 südlich von Deichhausen erfolgen wird.
- Alle übrigen Varianten belassen die städtebauliche Zuordnung der Ortsteile Deichhausen und Neuendeel. Allerdings erfolgt die Anbindung der B212n an die L875 im Bereich von Weyhausen mit der Folge einer deutlichen Verkehrszunahme in Richtung Delmenhorst. Dies führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität in der Ortsdurchfahrt Deichhausen.
- Unter Umständen werden die W2-Varianten aufgrund ihrer wesernahen Führung eine geringere Erhöhung des Eckstromverkehrs von/nach Delmenhorst verursachen. Allerdings bleibt auch hier die grundsätzliche Problemsituation für die L875 bestehen.

Kommentar

Hier handelt es sich leider um stark verkürzte und damit missverständliche Darstellung der veränderten Verkehrsströme, da hier

nur eine isolierte Betrachtung der Verkehrsströme in Deichhausen durchgeführt wird.

Die Beeinträchtigung des Delmenhorster Stadtgebietes durch den Bau der B212neu wird hier überhaupt nicht berücksichtigt.

Offensichtlich soll die Betroffenheit der Delmenhorster Bürger bewusst aus dem Verfahren ausgeschlossen werden. Dies kann und darf nicht das Ziel eines Raumordnungsverfahrens sein.

Die folgende Tabellen aus dem Erläuterungsbericht (Seite 10; Seite 33) verdeutlichen die tatsächlichen Mehr- / Minderbelastungen in Deichhausen und in Delmenhorst:

Tabelle 1: Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte (Kfz/Tag) DTV

Nr.	Straßenabschnitt	Analysebelastung 2000 / 2001			Prognose Nullfall 2015		
		DTV absolut	LKW ^{*)} absolut %		DTV absolut	LKW ^{*)} absolut %	
1	B 212n (OU Berne)	--	--	--	7.700	700	9,1
4	B 212 alt	8.000	1.000	12,5	2.000	80	4
5	L 875 (Bardewisch)	5.600	500	8,9	3.100	320	10,3
6	B 212 (Nord)	8.000	780	9,8	8.300	510	6,1
8	L 875 (Altenesch)	7.700	480	6,2	6.800	400	5,9
9	L 875 (Deichhausen)	7.700	480	6,2	6.800	400	5,9
10	L 875 (Neuendeel)	8.500	800	9,5	11.500	790	6,9
20	A 281 (BA 2/1)	--	--	--	36.300	--	--
26	L 877 (HB)	5.700	--	--	7.800	--	--
27	L 877 (Nds.)	6.000	1.040	17,3	8.200	1.020	12,4
28	L875 (Bardenfleth)	2.100	70	3,3	2.600	80	3,1
29	K217(Lemwerder)	4.400	210	4,8	4.000	140	3,5
30	L885 (Lemwerder)	4.300	200	4,6	3.100	60	1,9
31	K217 (Tecklenburg)	1.200	20	1,7	800	10	1,2
32	L875 (Sanau)	5.700	410	7,2	4.700	310	6,6
33	L875 (Hörspe)	5.300	500	9,5	3.100	320	10,3
34	L885 (Dunwarderfeld)	4.300	190	4,4	3.100	100	3,2
35	K218 (Barschlute)	800	20	2,5	500	30	6
36	K217 (Ritzenbüttel)	1.500	80	5,3	800	20	2,5

*) gemäß DTV-Zusammenstellung für Immissionsbeurteilung durch IVV (18.12.2006)

Tabelle 7: Kfz-Belastungen für ausgewählte Querschnitte DTV (Kfz/Tag)

Nr.	Straßenabschnitt	Prognose-Nullfall (2015)		Planfall 2b (2015) ROV-Varianten		Planfall 2d (2015) AEP-Varianten	
		DTV	LKW ^{*)}	DTV	LKW ^{*)}	DTV	LKW ^{*)}
1	B 212n (OU Berne)	7.700	700	11.200	1.440	11.200	1.440
2	B 212n Teil B (Nds)	--	--	12.000	1.300	12.400	1.500
3	B 212n Teil B (HB)	--	--	25.400	4.720	25.600	4.740
4	B 212 alt	2.000	80	2.400	100	2.500	110
5	L 875 (Bardewisch)	3.100	320	1.700	150	2.200	200
6	B 212 (Nord)	8.300	610	7.100	360	7.300	410
8	L 875 (Altenesch)	6.800	400	2.100	50	2.400	80
9	L 875 (Deichhausen)	6.800	400	2.100	50	2.400	80
10	L 875 (Neuendeel)	11.500	790	21.700	3.400	21.600	3.330
13	A 281 (BA 3/2)	--	--	22.000	3.960	22.100	3.960
14	A 281 (BA 4)	--	--	38.400	7.400	38.500	7.410
26	L 877 (HB)	7.800	--	500	60	500	60
27	L 877 (Nds.)	8.200	1.020	800	60	900	60
28	L875 (Bardenfleth)	2.600	80	2.600	50	2.600	50
29	K217(Lemwerder)	4.000	140	2.600	70	2.500	90
30	L885 (Lemwerder)	3.100	60	3.200	110	2.800	90
31	K217 (Tecklenburg)	800	10	600	10	400	10
32	L875 (Sanau)	4.700	310	800	20	1.200	10
33	L875 (Hörspe)	3.100	320	1.600	150	2.200	160
34	L885 (Dunwarderfeld)	3.100	100	3.200	140	2.800	120
35	K218 (Barschlute)	500	30	500	20	600	10
36	K217 (Ritzenbüttel)	800	20	600	20	600	20

Hinweis:

Für Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsanforderungen sind gemäß BVWP 2003 ganz besondere Anforderungen zu erfüllen. U. a. muss auch untersucht werden,

„inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“

Dieser Aspekt findet bei der vorliegenden Bewertung überhaupt keine Berücksichtigung. Dies ist umso bedeutsamer, da bei dieser Variante deutlich geringere zusätzliche Verkehrsbelastungen für die Stadt Delmenhorst als bei einer Realisierung der B212neu auftreten.

Für den Bereich Deichhausen ist im Prognose-Nullfall 2015 sogar von einer Verkehrsminderung von 12% auszugehen!!

Die Auswirkungen der W2-Varianten auf den Eckstromverkehr von/ nach Delmenhorst wurden bisher nicht weiter untersucht. Warum dies der Fall ist, wurde bisher nicht begründet. Dies muss angesichts der jetzt bekannten verkehrlichen Auswirkungen der B212neu auf die Stadt Delmenhorst umgehend nachgeholt werden, da von den W2-Varianten „aufgrund der wesernahen Führung eine geringere Erhöhung des Eckstromverkehrs von/ nach Delmenhorst verursacht wird!“

1.1.13 Sachdarstellung auf der Seite 23 der Grobprüfung (Nr. 5.6 Landwirtschaft)

5.6. Landwirtschaft

Die Landwirtschaft stellt die größte Flächennutzung im Untersuchungsgebiet dar, d.h. die Existenz zahlreicher Menschen ist von der Landbewirtschaftung abhängig. Insofern sind diese Ansprüche sehr frühzeitig einzubinden.

Die folgenden Angaben beruhen auf der „Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung der Weser- und Ochtumniederung“ (AEP), die 2003 fertiggestellt wurde. Als ein planungsrelevantes Ergebnis dieser AEP wurden anhand fachbezogener Kriterien sogenannte „primäre landwirtschaftliche Flächen“ ausgewiesen. Es handelt sich dabei um zu erhaltende Räume für eine landwirtschaftliche Standort-sicherung. Des weiteren sind der AEP anonymisierte Betriebsstandorte und die zugehörigen Wirtschaftsf lächen zu entnehmen, wobei sich zwischenzeitlich Veränderungen ergeben haben können. Für die Beurteilung wurden diese AEP-Daten zugrunde gelegt und mit den verschiedenen Linienvarianten verschnitten. In diesem Zusammenhang werden einerseits die Anzahl der betroffenen Betriebe ermittelt, andererseits die vom Betriebsstandort abgetrennten primären Flächen berücksichtigt.

Tab. 9: Betroffenheit landwirtschaftlicher Betriebe (vgl. Abb. 7)

Varianten	Betroffene Betriebe			Betroffene primäre Fläche (ha)			Punkte *)	Bewertung **)	
	Haupt-erwerb	Neben-erwerb		Haupt-erwerb	Neben-erwerb	Gesamt			
W2-Süd	3x	3x	o	100,7	16,0	116,7	--	4	-
W2-Nord	4x	3x	o	110,0	21,1	131,1	--	4	-
n1	4x		+	7,2		7,2	++	9	++
n2	4x		+	6,7		6,7	++	9	++
d1	4x		+	13,1		13,1	+	8	+
d2	4x		+	7,2		7,2	++	9	++
s1	8x		-	61,5		61,5	o	5	o
s2	8x		-	49,6		49,6	o	5	o

*) ++ = 5 Pkte, + = 4 Pkte, o = 3 Pkte, - = 2 Pkte, -- = 1 Pkt

**> 8 Pkte: ++; 7-8 Pkte: +; 5-6 Pkte: o; 3-4 Pkte: -; < 3 Pkte: --

Kommentar:

Das Punktesystem für den Bereich Landwirtschaft bleibt unerläutert und somit willkürlich und ist damit für Dritte nicht nachvollziehbar.

Acht betroffene Haupterwerbsbetriebe werden bei den Varianten s1 und s2 lediglich mit (-) bewertet, obwohl in der nächst höheren Bewertungsstufe (o) max. vier Haupterwerbsbetriebe betroffen sind. Für die Einstufung von der Bewertungsstufe (o) in die Bewertungsstufe (+) sind dann nur noch max. drei Nebenerwerbsbetriebe weniger betroffen. Die

Bewertungsstufe (- -) für die Betroffenheit von acht Haupterwerbsbetrieben (dies entspricht acht Familieneinkommen) käme dem Sachverhalt deutlich näher und führt in der Gesamtwertung bei den Varianten s1 und s2 zur der Bewertung (-) statt bisher der Bewertung (o).

Auch das Bewertungsverfahren bei den betroffenen primären Flächen ist uneinheitlich. So führt bei der Variante d1 eine Differenz von ca. 6 ha zu einer Abwertung von der Stufe (+ +) in die Stufe (+). Demgegenüber bleibt eine Differenz von ca. 12 ha bei den Varianten s1 und s2 ohne Berücksichtigung, beide Varianten erhalten die Bewertung (o).

Darüber hinaus führt die isolierte Betrachtungsweise aufgrund des willkürlich eingegrenzten Betrachtungsraumes für die Grobprüfung zwangsläufig zu einer sehr problematischen Bewertungsgrundlage für die Landwirtschaft. Direkt westlich an den Betrachtungsraum angrenzend kommt es im Bereich der favorisierten AEP-opt. Trasse (Fortsetzung der s-Varianten) zu erheblichen weiteren Beeinträchtigungen der Landwirtschaft. Die Betroffenheit dieser Betriebe wurde bisher in dem ROV-Verfahren weder erfasst noch bewertet. Insgesamt sind hier nachgewiesenermaßen bei den s-Varianten mind. 160 ha Fläche zusätzlich betroffen. Dies übertrifft sogar bei weitem die Betroffenheit von max. 132 ha bei der W2-Nord Variante.

Aufgrund dieses Sachverhaltes ist die isolierte Bewertung der Landwirtschaft mit dem zusätzlich eingegrenzten Betrachtungsraum der Grobprüfung grundsätzlich in Frage zu stellen. Die Bewertung „o“ für die s1 und s2 Variante ist fehlerhaft und muss aufgrund der Betroffenheit von acht Hauptbetrieben von der Stufe (o) in die Stufe (-) geändert werden. Aufgrund der erheblichen zusätzlicher Beeinträchtigungen im weiteren Verlauf der AEP-opt. Trasse erscheint sogar die Einstufung in ein (- -) gerechtfertigt.

Weitere Einzelheiten zu der Problematik Landwirtschaft können der Anlage A 2-6 „Einwände Landwirtschaft“ entnommen werden.

1.1.14 Sachdarstellung auf der Seite 25 der Grobprüfung

6. Zusammenfassende Beurteilung

Tab. 10: Gesamtbetrachtung der Betroffenheiten/Beeinträchtigungen

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

*) ++ = 5 Pkte, + = 4 Pkte, o = 3 Pkte, - = 2 Pkte, -- = 1 Pkt
 **) 19-21 Pkte: +; 16-18 Pkte: o; 13-15 Pkte: -

Kommentar:

Die zusammenfassende Beurteilung der Grobprüfung begründet sich auf einer fehlerhaften Beurteilung aller Themenfelder. Dies konnte in den einzelnen Themenbereichen eindeutig nachgewiesen werden. Hierbei wurden die s1 und s2 Varianten eindeutig bevorzugt.

Sollte etwa das ursprüngliche „Ziel“ der Antragskonferenz doch nicht in Vergessenheit geraten sein?

Wir erinnern an das Originalzitat aus der Unterlage zur Antragskonferenz am 22. März 2004:

„Im Endeffekt sollen im Rahmen des Überprüfungsverfahrens die in 1996 landesplanerisch festgestellte Trasse (Variante 12) und die in der AEP neu entwickelte Landwirtschaftstrasse mit Übergabepunkt „Stromer Landstraße“ detailliert untersucht und miteinander verglichen werden.“

Diese eigenwillige Interpretation des Auftrages der Bezirksregierung Weser-Ems sowie des Erlasses des Niedersächsischen Innenministeriums vom 4.9.1997 für die Durchführung einer „ergebnisoffenen Prüfung“ bezüglich der Übergabepunkte „Mühlenhaus (Nordvariante)“ und „Stromer Landstraße (Südvariante)“ wurde offensichtlich nicht aus den Augen verloren.

Mit einer unzureichenden und fehlerhaften Grobprüfung werden die Vorgaben der damaligen Bezirksregierung Weser-Ems sowie des niedersächsischen Innenministeriums unterlaufen und „unerwünschte“ Varianten aus dem weiteren Verfahren ausgeschlossen. Grundlage ist eine willkürliche (zusätzliche) Eingrenzung des Betrachtungsraumes

Die „gewünschten“ Varianten werden dann in einer ausführlichen, sich über den ganzen Untersuchungsraum erstreckenden, leider ebenfalls fehlerhaften UVS zeitgleich untersucht:

Fertigstellung UVS : Juli 2007
Fertigstellung Grobprüfung : Mai 2007

Die jetzt vorliegende Grobprüfung zeigt aufgrund ihrer gravierenden Fehler und Mängel aber eindeutig auf, dass es nicht möglich ist, sich bei der weiteren Untersuchung auf die s-Varianten zu beschränken. Vielmehr ist es notwendig, die bisher von der weiteren Untersuchung ausgeschlossenen Varianten in das weitere Verfahren aufzunehmen. Dies betrifft alle Varianten (w; n; d; s) mit beiden Übergabepunkten „Mühlenhaus“ und „Stromer Landstraße“.

Der Untersuchungsraum muss aufgrund der jetzt vorliegenden Erkenntnisse aus dem neuen Verkehrsgutachten auf den Bereich der Stadt Delmenhorst erweitert werden.

Für Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsanforderungen wie die geplante B212neu sind gemäß BVWP 2003 ganz besondere Anforderungen zu erfüllen. Unter anderem muss auch untersucht werden,

„inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“

Diese Anforderung wurde im bisherigen ROV-Verfahren nicht abgearbeitet und ist nachzuholen.