

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

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

Betreff: 64. Änderung Flächennutzungsplan Bremen

Verteiler:
(Adressaten angekreuzt)



Freie Hansestadt Bremen

Auskunft erteilt Frau Bock/Bb

Dienstgebäude:
Contrescarpe 72
Siemens-Hochhaus

Zimmer 3.05

T (0421) 3 61-6980
F (0421) 3 61-10160

E-mail brigitta.bock
@planbauamt.bremen.de


Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
610-11-00/01-64

Bremen, 16. August 2007

Terminsache

Umlandgemeinden und weitere Stellen

- Gemeinde Lemwerder, Der Bürgermeister,
Postfach 12 40, 27806 Lemwerder
- Gemeinde Berne, , Der Bürgermeister,
Postfach 11 53, 27802 Berne
- Niedersächsisches Ministerium für den ländlichen
Raum, Ernährung, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz, Regierungsvertretung Oldenburg
 - o Abteilung Raumordnung
 - o Abteilung Straßenbau
 - o Abteilung Naturschutz
 - o Luftfahrtbehörde – Dezernat 209
Theodor-Tantzen-Platz 8, 26122 Oldenburg
- Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Postfach 2443, 26014 Oldenburg
- Stadt Delmenhorst, Der Oberbürgermeister,
Rathausplatz 1, 27749 Delmenhorst
- Niedersächsischs Ministerium für Wirtschaft,
Technologie und Verkehr
Frierichswall 1, 30159 Hannover
- Gemeinde Ganderkesee
Postfach 16 61, 27767 Ganderkesee
- Landkreis Wesermarsch
Poggenburger Straße 15, 26919 Brake
- Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten-
und Naturschutz, Betriebsstelle Brake-Oldenburg
Ratsherr-Schulze-Straße 10, 26122 Oldenburg
- Sprecher des Bremer Naturschutzbeirates
Herr Dr. Klaus Handke
Riedenweg 19, 27777 Ganderkesee
- UHV 63 Ochturnverband, Wasser und Bodenverband
Danziger Straße 3, 27243 Harpstedt
- Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e.V.
Delmegarten 5, 27749 Delmenhorst
- Bremer Gesellschaft für Projektmanagement
Im Verkehrswegebau – GPV
Hanseatenhof 8, 28195 Bremen
- Bürgerinitiative „Für ein ruhiges Dorf Deichhausen
c/o Herr Peter Holzenkämpfer
Dorfweg 16, 27751 Delmenhorst
- IG B 212 – Freies Deich- und Sandhausen
c/o Herr Werner Heier
Stedinger Landstraße 75, 27751 Delmenhorst

P Dienstgebäude
Contrescarpe 72,
28195 Bremen
Hochgarage Herdentor
Hochgarage Am Bahnhof
 Eingang
Contrescarpe 72

H Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Herdentor,
Hauptbahnhof

Sprechzeiten
montags von 9.00 bis 12.00
Uhr,
donnerstags von 9.00 bis
12.00 Uhr, 15.00 bis 18.00
Uhr oder nach Absprache

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00), Kto. 1070115000
Landeszentralbank (BLZ 290 000 00), Kto. 29001565
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01), Kto. 1090653



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

An
- siehe Verteiler
auf besonderem Blatt -

Auskunft erteilt
Frau Bock/Bb

Dienstgebäude:
Contrescarpe 72
Siemens-Hochhaus
Zimmer 3.05

T (0421) 361-6980
F (0421) 361-10160

E-mail
brigitte.bock
@planbauamt.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
610-11-00/01-64

Bremen, 16. August 2007

**Flächennutzungsplan Bremen
in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001**

64. Änderung

- Seehausen/Strom (B 212 neu) -
(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)
(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)

Anlage

**1 Lichtpause zur 64. Flächennutzungsplanänderung (Bearbeitungsstand: 12.06.2007)
Begründung zur 64. Flächennutzungsplanänderung (Bearbeitungsstand: 12.06.2007) mit
Umweltbericht**

Gemäß § 2 Abs. 2 BauGB sind die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden aufeinander abzustimmen.



Als Behörde bzw. sonstiger Träger öffentlicher Belange erhalten Sie den Entwurf des oben genannten Planes zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001, der nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB 2004) aufgestellt wird.


Eine dem Stand dieses Planentwurfes entsprechende Begründung ist als Anlage beigefügt, auf ihren Inhalt darf verwiesen werden.

Sie werden gebeten, bis zum

28. September 2007

1. sich zu dem hier übersandten Planentwurf gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zu äußern;

 Dienstgebäude
Contrescarpe 72,
28195 Bremen
Hochgarage Herdentor
Hochgarage Am Bahnhof
 Eingang
Contrescarpe 72

 Bus / Straßenbahn
Haltestellen
Herdentor,
Hauptbahnhof

Sprechzeiten
montags von 9.00 bis 12.00
Uhr,
donnerstags von 9.00 bis
12.00 Uhr, 15.00 bis 18.00
Uhr oder nach Absprache

Bankverbindungen
Bremer Landesbank (BLZ 290 500 00), Kto. 1070115000
Landeszentralbank (BLZ 290 000 00), Kto. 29001565
Sparkasse Bremen (BLZ 290 501 01), Kto. 1090653



2. mir Aufschluss über vor-~~h~~in beabsichtigte oder bereits eingeleitete Planungen und sonstige Maßnahmen sowie deren zeitliche Abwicklung zu geben, die für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung des Gebietes bedeutsam sein können (§ 4 Abs. 2 Satz 3 BauGB);
3. mir für den Fall, dass Sie über Informationen verfügen, die für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlich sind, diese Informationen zur Verfügung zu stellen;

Sofern mir bis zu dem auf Seite 1 genannten Termin keine schriftliche Antwort von Ihnen vorliegt, gehe ich davon aus, dass Ihre Belange von dieser Planung nicht berührt werden und von Ihnen keine Angaben zu 1. bis 3. zu machen sind.

Öffentliche Auslegung

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und die öffentliche Auslegung werden in diesem Fall gleichzeitig durchgeführt (§ 4a Abs. 2 BauGB).

Der Planinhalt, welcher öffentlich auszulegen ist, ist aus der beigefügten Lichtpause ersichtlich. Der Entwurf zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 nebst Begründung mit Umweltbericht liegt vom 21. August bis 28. September 2007 beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich aus.

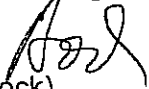
Gleichzeitig wird in den Ortsämtern Strom und Seehausen Gelegenheit gegeben, vom Planinhalt Kenntnis zu nehmen.

Während der öffentlichen Auslegung besteht nur beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Gelegenheit, in folgende Unterlagen zum Umweltbericht in der Plankammer Einsicht zu nehmen:

1. FFH-Studie zur B 212n im Niedervieland, Bremen; 2. Fassung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
2. -B 212n Teilstück Bremen: FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des Besonderen Schutzgebietes (EU-Vogelschutzgebiet) DE 2918-401 „Niedervieland“ (VSchRL); planungsgruppe grün, Bremen; Juli 2007
3. B 212n Teilstück Bremen: FFH-Verträglichkeitsstudie gemäß § 26c Abs. 1 BremNatSchG im Bereich des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung DE 2918-370 „Niedervieland – Stromer Feldmark“); planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007
4. B 212n Teilstück Bremen: Studie zur FFH-Vorprüfung für die gemeldeten Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331); planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2007
5. Umweltverträglichkeitsstudie zur B 212n in Bremen, Variantenbetrachtung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
6. Planung der B 212 neu von Harmenhausen bis Landesgrenze Niedersachsen / Bremen – Grobprüfung im Rahmen des ROV, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg, Juli 2007
7. Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n Teil B, Ingenieurgruppe IVV Aachen, Dezember 2006
8. Lärmuntersuchung B 212n, IBA Ingenieurbüro Roland Anhaus, Dezember 2006

Außerdem können während der Auslegung die Verfahrensunterlagen zum Raumordnungsverfahren für den Neubau der Bundesstraße 212 von Berne-Harmenhausen bis zur gemeinsamen Landesgrenze Niedersachsen/Hansestadt Bremen (2. Ordnung) in der Plankammer eingesehen werden.

Im Auftrag


(Bock)

Begründung

zum Flächennutzungsplan Bremen
in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001
64. Änderung
- Seehausen/Strom (B 212 neu) -
(ehemals 100. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983)
(Bearbeitungsstand: 12.06.2007)

A) Vorbemerkungen

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt bereits eine Trasse für die B 212 neu mit einem Übergabepunkt Mühlenhaus an der schmalsten Stelle zwischen den beiden Landesschutzdeichen an der Ochtum dar. Durch den abschnittsweise schon im Bau befindlichen Ringschluss der A 281 kommt dem Projekt mehr denn je eine hohe Bedeutung zu. Die B 212n stellt die wichtigste Zulaufstrecke aus dem Unterweserraum zum Autobahnring um Bremen dar. Damit wird der Unterweserraum besser an wichtige Infrastruktureinrichtungen der Region - wie dem Flughafen Bremen, den Häfen und dem überregionalen Autobahnnetz - angebunden. Dies erkennt auch der Bundesverkehrswegeplan durch seine Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ an. Nicht zuletzt bewirkt der Neubau der B 212n für eine Reihe von Ortschaften in Bremen und Niedersachsen eine erhebliche Verkehrsentlastung.

Die Raumordnungsbehörde bei der Bezirksregierung Weser-Ems hat am 30. September 1996 die B 212n im Abschnitt zwischen Huntebrück und der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen mit einem Übergabepunkt ca. 300 m nördlich der Stedinger Brücke (Übergabepunkt Stromer Landstraße) landesplanerisch festgestellt.

Aufgrund einer Reihe neuer Gesichtspunkte, die den Gesamtverlauf der Trasse betreffen, wurde in Niedersachsen parallel zur 64. Änderung des Flächennutzungsplanes ein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet. Auf weiten Strecken im niedersächsischen Bereich standen dabei u. a. Fragen der Landwirtschaft im Vordergrund. Im Grenzgebiet zwischen Bremen und Niedersachsen, der Ochtumniederung, führten Fragen der Verkehrsbelastung in den betroffenen Ortschaften und Fragen in der Bewertung von Natur und Landschaft (s. a. europarechtliche Einstufung, NATURA 2000-Gebiete) zu dem Überprüfungsbedarf. Im Bereich der Ochtumniederungen wurden dabei gemeinsame, Länder übergreifende Untersuchungen zur Trassenveränderung durchgeführt.

Um die Linienbestimmung unter Beachtung o. g. Vorgaben auch auf Bremer Gebiet nachzuvollziehen, ist eine Flächennutzungsplanänderung notwendig, die parallel zum Raumordnungsverfahren in Niedersachsen durchgeführt wird. Auf Grund der Betroffenheit von EU-Schutzgebieten ist eine Realisierung der Planungen nur möglich, wenn ein EU-rechtliches Ausnahmeverfahren entsprechend § 35 BNatSchG erfolgreich durchgeführt wird.

B) Änderungsbereich

Der Änderungsbereich der 64. Flächennutzungsplanänderung liegt in den Ortsteilen Seehausen und Strom (Niedervieland).

Die Grenze des Änderungsbereichs verläuft zunächst westlich vom Güterverkehrszentrum (GVZ) längs der derzeitigen Darstellung der A 281/B 212n-Trasse im Flächennutzungsplan bis zum Landesschutzdeich. Sie folgt dann dem Hasenbürener Umdeich bis zum Mühlenhaus (Landesgrenze) und verläuft weiter in südlicher Richtung auf dem Landesschutzdeich entlang der Landesgrenze bis zur „Stedinger Brücke“. Von dort be-

wegt sich die Grenze nördlich bzw. entlang der Stromer Landstraße, um schließlich westlich parallel des Meenthesweges zur A 281-Trasse zu führen.

Der Änderungsbereich umfasst damit auch die Kernflächen des Wiedbrok, die derzeit als Sandentnahmeflächen dargestellt sind und umschließt weiterhin Suchräume für Ausgleichsflächen in der Stromer Feldmark.

C) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung

1. Entwicklung und Zustand

Der Änderungsbereich gehört zum Naturraum Wesermarsch. In einer Höhe zwischen 0,0 m bis 1,5 m über NN wäre das Gebiet nahezu täglichen Überflutungen ausgesetzt, wenn es nicht seit Jahrhunderten eingedeicht wäre. Es ist von Kleiböden geprägt. Im Untergrund befinden sich die Talsande des Weserurstromtals. Das Grundwasser ist unter den Kleideckschichten hochanstehend.

Die Kultivierung der Landschaft begann schon im 12. Jahrhundert mit der Anlage eines umfangreichen Grabensystems, einer Wasserhaushaltsregulierung (Be- und Entwässerung) und der Anlage einer Beet-Rückenstruktur auf den Flurstücken, um Grünlandwirtschaft und teilweise Ackerbau in Streifenkultur zu ermöglichen.

Die offene, fast völlig flache Landschaft war bis Mitte des vorigen Jahrhunderts vor allem durch Gehöfte in Deichnähe und einzelne Gehölze geprägt. Mitten im Planänderungsbereich befindet sich noch eine mittelalterliche Wüstung, die ehemalige Ortschaft Stelle, die heute noch durch eine Reihe von Wurten und etwas höher gelegenen, ehemals hofnahen, intensiver genutzten Flurstücken erkennbar ist.

Das Niedervieland ist heute von überwiegend extensiver Landwirtschaft (Grünland) geprägt. Sein Grabensystem ist ebenso wie das extensive Feuchtgrünland Lebensraum für seltene Pflanzen- und Tierarten, so dass wesentliche Teile des Gebietes Landschaftsschutzgebiet sind und als EU-Vogelschutzgebiet notifiziert und als FFH-Gebiet angemeldet wurden. Erhebliche Teile des Gebietes fungieren als Ausgleichsraum.

Durch die lange Zeit vorgesehene industrielle Entwicklung des Raumes setzten Erosionsprozesse in der landwirtschaftlichen Nutzung mit unklaren Perspektiven, d. h. fehlenden Modernisierungsinvestitionen und Hofaufgaben ein. In jüngerer Zeit hat sich die Situation wieder stabilisiert, wie in der agrarstrukturellen Entwicklungsplanung (AEP; 2003) festgestellt wird. Dabei spielen auch die Einkünfte aus Pflegemaßnahmen für den Naturschutz eine Rolle.

Für die landwirtschaftliche Nutzung und den Naturschutz besitzt das Wasserregime eine zentrale Bedeutung. Neben dem umfangreichen Grabensystem befinden sich im Gebiet die Hauptvorfluter des Niedervielands, die zum Schöpfwerk Mühlenhaus führen (Mühlenhauser Fleet und Steertgrabenfleet). In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befindet sich die Ochtumniederung, die naturräumlich sehr ähnlich strukturiert ist und nicht nur bzgl. der Pflanzen- und Tierwelt, sondern auch bzgl. der Erholungsnutzung eine enge Verbindung mit dem Planungsgebiet besitzt.

Seit den 60er Jahren wird das Niedervieland von industriellen Nutzungen stark überformt, die das Landschaftsbild beeinflussen und zum Teil mit Lärmemissionen in das Planungsgebiet hineinwirken. Zu nennen sind hier die Stahlwerke Bremen, der Neustädter Hafen, Schlickspülfelder sowie Hochspannungsleitungen, das GVZ, ab 1988 eine Baggergut-Deponie und Windräder ab Ende der 90er Jahre. Hinzu kommen die laufenden Planungen für die A 281 mit einer Tunnelquerung der Weser. Weiterhin schreiten im östlichen Niedervieland die Gewerbegebietentwicklungen (weiterer Ausbau des GVZ sowie Vorhaben im Hafenbereich) voran.

Das über 350 ha große Gewerbegebiet GVZ, verfügt zurzeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über für diese Verkehrsbelastung nicht ausgebaute Stadtstra-

ßen. Das führt zu erheblichen Belastungen für die Anlieger, insbesondere im Bereich der Ortschaft Strom.

Ungeachtet dieser Überprägungen des Gesamtraumes sind bereits erhebliche Teile seit 1968 als Landschaftsschutzgebiet gesichert und nahm die Erholungsnutzung auf den Deichen und auf dem Wegesystem im Gebiet (z. B. Steertgrabensweg) zu. Das Nieder- vieland stellt damit links der Weser in Bremen den wichtigsten und größten zusammen- hängenden Erholungsraum dar.

Entsprechend finden sich im Änderungsbereich eine Ausflugsraststätte sowie zwei wei- tere innerhalb der Ortschaft Strom.

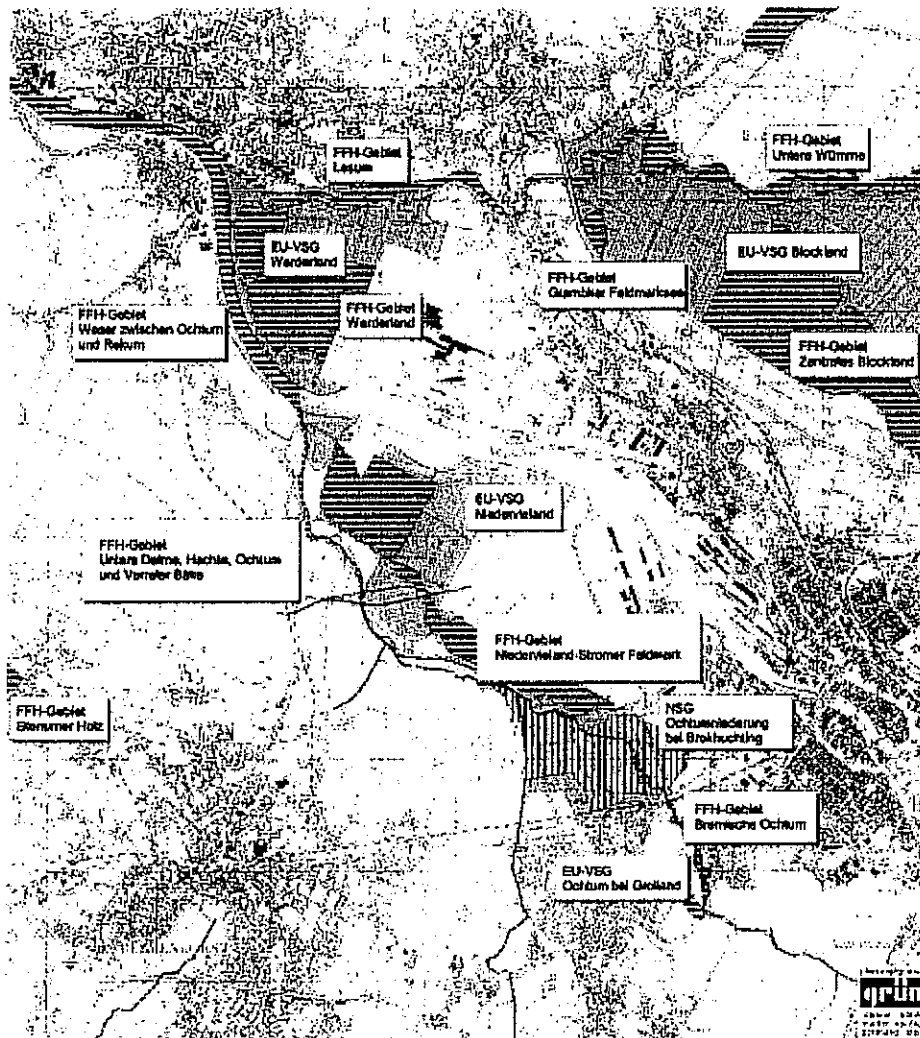
Die Siedlungsentwicklung der Ortschaft Strom war in den letzten Jahrzehnten gering und beschränkte sich auf wenige Lückenbebauungen und geringfügige Modernisierung von Hofanlagen und einzelnen Handwerksbetrieben. Nach wie vor wird aber an den Ab- sichten zu Siedlungsentwicklungen, wie im Flächennutzungsplan dargestellt, festgehal- ten, da neue Siedlungsteile mit ländlichem Charakter der Abwanderung von Einwohnern ins Umland entgegen wirken sollen und Strom mit dem Ziel von 1.000 Einwohnern als selbständiger Ortsteil mit eigener Infrastruktur lebensfähig erhalten werden soll.

Die seinerzeit geplante Anlage von weiteren Gewerbegebieten (z. B. „Niedervieland III“) war einer der Gründe für die derzeit geltende Darstellung der B 212n in nördlicher Lage und führte auch dazu, dass im Planungsgebiet eine Sandentnahmestelle im Wiedbrok dargestellt wurde. Mit der 14. Flächennutzungsplan-Änderung des Flächennutzungsplan- es 1983 wurde die Zielsetzung einer gewerblichen Entwicklung des Bereiches fallen gelassen und der Bereich als landwirtschaftliche Fläche dargestellt. Weiterhin wurden mit der 14. Änderung und der 85. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983 weite Teile des Gebietes als Fläche für Maßnahmen zur Pflege, zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt.

2. Geltende Darstellungen

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 stellt für den weitaus überwiegenden Bereich Flächen für die Landwirtschaft dar. In einem kleinen Teilbereich südlich des Steertgrabenfleets wird diese Darstellung mit ei- ner Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwick- lung von Boden, Natur und Landschaft überlagert. Im Wiedbrok wird die Darstellung Flächen für die Landwirtschaft überlagert mit der Darstellung „Flächen für Abgrabun- gen“. Im Bereich des Ortsteiles Strom sind beiderseits der Stromer Landstraße bis zur Stedinger Brücke Wohnbauflächen dargestellt. Die Wohnbauflächen sind zur landwirt- schaftlichen Fläche durch eine Grünfläche abgegrenzt.

Der gesamte Planungsraum gehört dem notifizierten Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE 2918-401) an. Der nördliche Teil des Änderungsbereiches ist als FFH-Gebiet „Nie- dervieland Stromer Feldmark“ (DE 2918-370) an die EU-Kommission gemeldet worden. Aufgrund einer Forderung der EU-Kommission wurde der Gebietsvorschlag um die Stromer Feldmark und einen Verbindungskorridor entlang des Mühlenhauser Fleets er- weitert. Ein großer Teil des Änderungsbereiches ist in Erweiterung der vorhandenen Landschaftsschutzgebiete als Landschaftsschutzgebiet NATURA 2000 (Niedervieland - Wiedbrok - Stromer Feldmark) - entsprechend der Landschaftsschutzverordnung vom 01. August 2006 - ausgewiesen worden (siehe Abb. 1).



Im Änderungsbereich kommen einige nach § 22a BremNatSchG geschützte Biotope vor.

Das Landschaftsprogramm Bremen 1991 stellt den Änderungsbereich als Teil des Entwicklungsraums „Bremer Wesermarsch“ dar. Die geplanten Siedlungserweiterungsflächen an der Stromer Landstraße sind als „Bereich besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft mit Vorrang anderer Nutzungen“ gekennzeichnet. „Die hohen Anforderungen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (...) sind in besonderem Maße zu gewährleisten, u.a. im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 11 ff. BremNatSchG.“ Die B 212n ist als „Vorhaben, für das das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen ist“ in das Programm eingeflossen. Die detaillierten Entwicklungsziele für den Änderungsbereich sind im Umweltbericht in der Anlage aufgeführt.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit der Flächennutzungsplanänderung

Darstellung einer neuen Trasse B 212n

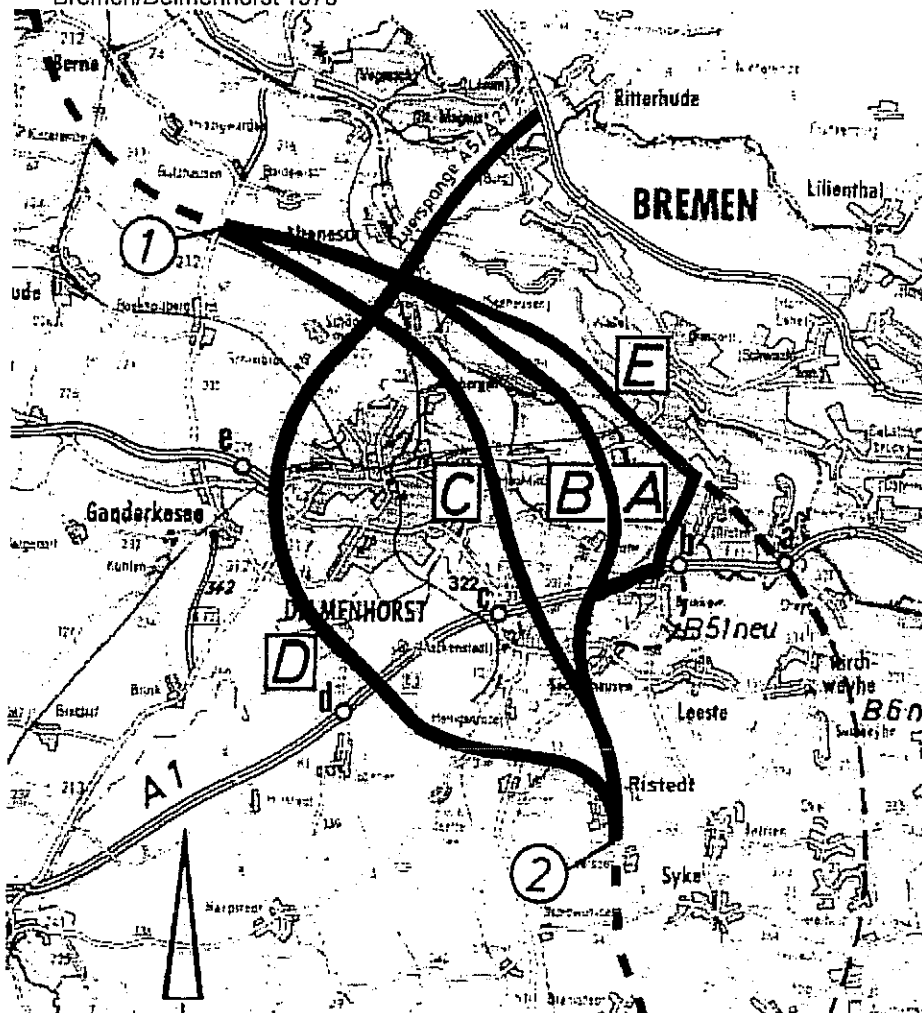
Die B 212n ist derzeit mit einem sogenannten Übergabepunkt „Mühlenhaus“ an der Landesgrenze dargestellt; die geltende landesplanerische Feststellung für die B 212n im niedersächsischen Abschnitt sieht einen Übergabepunkt rd. 300 m nördlich der Stedinger Brücke vor (Übergabepunkt Stromer Landstraße). Die Flächennutzungsplanänderung ist notwendig, um für den bremischen Abschnitt der B 212n einen Netzschluss mit dem niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen ist Voraussetzung für die Linienbestimmung der B 212n nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Mit der B 212n soll eine leistungsfähige Verbindung der Hafen- und Gewerbeflächen des Logistik-Zentrums im Bremer Nordvieland mit dem Unterweserraum und eine Anbindung von niedersächsischen Gemeinden in der Wesermarsch an die geplante Autobahnneckverbindung A 281 geschaffen werden. Gleichzeitig sind damit das Oberzentrum und der Airport Bremen schneller erreichbar. Entsprechende Planungen werden schon seit den 50er Jahren unter verschiedenen Bezeichnungen verfolgt (siehe Abb. 2).

Die Verkehrsanbindung erfolgt heute über die Stromer Landstraße/L 875 mit unterschiedlichen, z. T. nicht ausreichend leistungsfähigen Ausbaustandards. Durch den Bau der B 212n soll gleichzeitig die Stromer Landstraße und die L 875 von Durchgangsverkehr - und hier insbesondere vom besonders umweltbelastenden Schwerlastverkehr - entlastet werden. Beide Vorhaben, nämlich die A 281 und die B 212n, sind für den Netzschluss im Bundesfernstraßennetz unverzichtbar. Entsprechend erfolgte eine Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes.

Abb. 2: Untersuchung alternativer Linienführungen der Bundesautobahn A5 im Raum Bremen/Delmenhorst 1978



Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das GVZ Bremen, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zur Zeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über Stadtstraßen bzw. die Landesstraße L 875. Dies führt zu entsprechenden Durchgangsverkehr in Strom und in niedersäch-

sischen Gemeinden. Durch den Bau der B 212n – auch in Verbindung mit der A 281 – werden die Stromer Landstraße und die L 875 maßgeblich vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet werden (s. Tabelle 1). So wird die Belastung auf der Stromer Landstraße durch den Bau der B 212n trotz erheblicher Verkehrszunahme (s. z. B. Ausbau des Güterverkehrszentrums) auf rund 1/10 gegenüber heute reduziert.

Tabelle 1: mögliche Entwicklung des Verkehrsaufkommen Stromer Landstraße

	2000/2001 Kfz / 24 h (DTV)	2015 ohne B 212n Kfz / 24 h (DTV)	2015 mit B 212n (Mühlen- haus-varianten) Kfz / 24 h (DTV)	2015 mit B 212n (Variante 12 oder Boxenlaufstalltrasse) Kfz / 24 h (DTV)
Stromer Landstr.	5700	7800	800	500

Quelle: IVV – Aachen Dez. 06

Da die B 212n darüber hinaus erhebliche Effekte auf das Straßennetz nördlich Delmenhorsts besitzt, wurden in einer weiträumigen Verkehrsuntersuchung die entsprechenden Auswirkungen untersucht (Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n; IVV Aachen Dez 06). Dabei stand vor allen Dingen auch die Frage im Vordergrund, inwieweit die verschiedenen Übergabepunkte/Trassenvarianten zu unterschiedlichen Verkehrsbelastungen der Ortschaften nördlich von Delmenhorst und von Delmenhorst selbst führen. Im Ergebnis unterscheiden sich die verschiedenen Varianten in Bezug auf die Verkehrszuführungen zum Wesertunnel nur relativ geringfügig (s. Tab. 2 und ausführliche Darstellung weiter unten und im Umweltbericht). Jedoch sind die Auswirkungen auf die Ortschaften erheblich. So ist insbesondere der Bereich Deichhausen/Sandhausen im Fall eines Übergabepunktes im Bereich Mühlenhaus wesentlich stärker von Durchgangsverkehr betroffen, als im Fall von Trassenvarianten des Übergabebereiches Stedinger Brücke. Die insgesamt zu erwartende erhebliche Verkehrszunahme von und nach Delmenhorst ist von der Trassenwahl dagegen nur relativ gering beeinflusst. Bei den angegebenen Verkehrsmengen handelt es sich um eine Abschätzung möglicher Maximalwerte, die z. B. von einem mautfreien Betrieb der A 281-Weserquerung ausgehen.

Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Stedinger Landstraße / B 212n

	2000/2001 Kfz / 24 h (DTV)	2015 ohne B 212n (A281 bis GVZ fertiggestellt) Kfz / 24 h (DTV) Prognose-Nullfall	2015 mit B 212n (Mühlen- haus-varianten) Kfz / 24 h (DTV) Planfall 2c	2015 mit B 212n (Stedin- ger Brücke) Kfz / 24 h (DTV) Planfall 2b
Delmenhorst Ste- dinger Landstr. (L 875)	8500	115000	19700	21700
Deichhausen	7700	6800	17100	2100
B 212n im Bereich Niedervieland	----	----	23900	25400

Quelle: IVV – Aachen Dez.06

Alternativenprüfung

Konzeptalternativen zum Straßenausbau wurden auf Ebene des Bundesverkehrswegeplanes mit negativem Ergebnis geprüft.

Eine teilweise Verlagerung der Autoverkehre auf andere Verkehrsträger (Bus, Eisenbahn, Schiff) stellt aufgrund der Struktur des Gesamtplanungsraums (mit Niedersachsen) und der Reisegeschwindigkeiten der anderen Verkehrsträger keine Alternative zum Neubau der Bundesstraße dar. Der Zweck des Bundesstraßenneubaus – die verbesserte Anbindung des Unterweserraums an das Bundesfernstraßennetz und den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst – würde damit nicht erreicht.

Nullvariante/Netzalternativen

Vor einer Prüfung verschiedener neuer Trassenvarianten wurde geprüft, ob auch ein Ausbau der Stromer Landstraße oder Netzvarianten eine Alternative darstellen könne. Eine Nullvariante im Sinne des Ausbaus der Stromer Landstraße erscheint hierbei zwar technisch mit großem Aufwand (s. Baugrundverhältnisse) machbar, jedoch weder verkehrstechnisch im Sinne einer Netzalternative sinnvoll, da der Anschluss aus dem Unterweserraum an den geplanten Autobahnring umwegfrei erfolgen sollte, noch mit der vorhandenen und geplanten Wohnnutzung in der Ortschaft Strom verträglich (s. Umweltbericht unter Punkt 7.2.1, S. 24). Zumutbare Netzalternativen für den Bau der B 212n gibt es nicht, weil ein Zwangspunkt für alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten der B 212n die Verknüpfung mit der A 281/Merkurstraße ist.

Modifikationen einer Nullvariante, wie z. B. Verbindungen zwischen dem Westrand des GVZ's und der Ortschaft Strom im Bereich z. B. Stellfeldsweg wurden ebenso schon in der Vorprüfungsphase verworfen und nicht in die Variantenprüfung mit einbezogen, da deutlich wurde, dass auch in diesem Fall erhebliche Auswirkungen für das Vogelschutzgebiet gegeben und gravierende Umweltbelastungen für Teile der Ortschaft die Folge sind.

Variantenprüfung unter Berücksichtigung der Weiterführung in Niedersachsen

Gemeinsam mit Niedersachsen wurden in einer länderübergreifenden Grobprüfung die verschiedenen Trassenalternativen anhand der Themenfelder Straßenbau und Verkehr, EU-Schutzgebiete NATURA 2000, Naturschutz, Wasserwirtschaft, Siedlung und Landwirtschaft vergleichend beurteilt (Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV; aktuelle Zitierweise liegt noch nicht vor). Nach den o. g. Vorprüfungen blieben drei Korridorbereiche für Trassenalternativen übrig, die einer näheren Prüfung unterzogen wurden (s. Abb. 3). Es wurde unter Einbeziehung der Untersuchung in Bremen (bi-oconsult) der gesamte Ochtumraum geprüft.

Ausnahmeverfahren

Von zentraler Bedeutung ist die Untersuchung der Auswirkungen der B 212n-Trassenalternativen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und die (nach-)gemeldeten Gebiete von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-West und Stromer Feldmark“, „Bremer Ochtum“ bzw. „Untere Delme, Hachte, Ochtum und Varreler Bäke“ (s. Punkt 5.9 des Umweltberichtes und Abschnitt Verträglichkeitsprüfung nach § 26c BremNatSchG der Begründung). Von allen Trassenvarianten wird das notifizierte Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE2918-401) erheblich beeinträchtigt. Dies bedeutet, dass die Weiterverfolgung der Planung nur bei „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ und Nicht-Vorliegen von zumutbaren Alternativen möglich ist. Aufgrund des strikten Vermeidungs- und Minderungsgebotes des § 34 BnatSchG bzw. des § 26c BremNatSchG sind grundsätzlich nur diejenigen örtlichen und/oder Ausführungsalternativen, die das Gebiet am wenigsten beeinträchtigen, weiterzuverfolgen.

Untersuchte Trassenkorridore:

- Varianten im Bereich der geltenden Flächennutzungsplandarstellung mit einer weitläufigen Ortsumfahrung Stroms und Anschluss an das niedersächsische Straßennetz im Bereich der Ortschaft Sandhausen (n- und d-Varianten), sog. „Mühlenhaus-Varianten“)
- Varianten, die nahe des nördlichen Bereiches der Ortschaft Strom bzw. der Stedinger Brücke einen Anschluss mit dem niedersächsische Straßennetz anstreben („Varianten mit Übergabepunkt im Bereich der Stedinger Brücke“, s-Varianten)
- wesernahe Varianten (w-Varianten), die ihren Anschluss im Bereich des Ortes Ochtrum suchen.

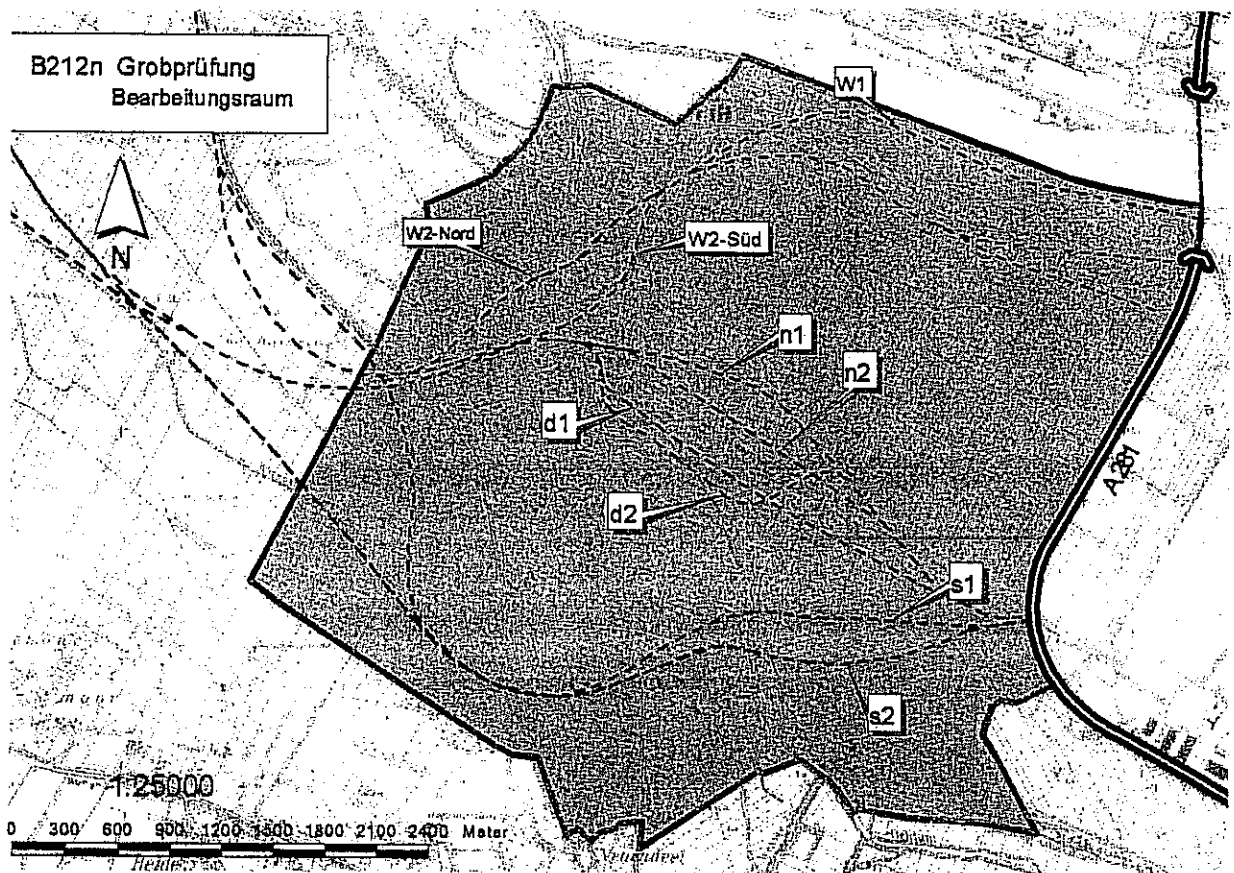


Abb. 3: Varianten Grobprüfung

Die wesernahen Varianten erfüllen die Vorhabensziele gar nicht (Variante ohne Aussicht auf Realisierung) oder nur unzureichend und verursachen hohe Betroffenheiten insbesondere für die Themenfelder Landwirtschaft (Flächenzerschneidung) und Siedlung (Immissionen).

Die nördlichen Mühlenhaus-Varianten (n-Varianten) sind jeweils in Teilen sowohl positiv (Verkehr, Überschwemmungsgebiet, Landwirtschaft) als auch negativ (Naturschutz, EU-Schutzgebiete) zu beurteilen, wobei die Beeinträchtigungen für den Naturschutz und die EU-Schutzgebiete sehr hoch sind und damit auf Grund des EU-Rechts nicht weiter verfolgt werden können (s. Umweltbericht).

Die südlichen Mühlenhaus-Varianten (d-Varianten) verursachen erhebliche Beeinträchtigungen für die Überschwemmungsgebiete und ebenfalls noch hohe bis sehr hohe Beeinträchtigungen für den Naturschutz (hohe avifaunistische Wertigkeit). In der Summe sind die Nachteile der vorgenannten Trassenvarianten so schwerwiegend, dass sie ebenfalls nicht weiter verfolgt werden können (s. Umweltbericht).

Dagegen zeigen die Varianten mit einem Übergabepunkt im Bereich der Stedinger Brücke (s-Varianten) keine unüberwindlichen negativen Effekte auf. Konflikte im Naturschutz konzentrieren sich auf Fledermäuse und Gräben. Unter Berücksichtigung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes liegen die Beeinträchtigungen der s-Varianten jedoch um 50% niedriger als bei den n-Varianten (Mühlenhaus). Da keine weiteren „zumutbaren“ Alternativen für den Neubau der B 212n erkennbar sind, können EU-rechtlich nur diese s-Varianten mit den geringsten, wenn auch immer noch erheblichen Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes weiterverfolgt werden. Weiter wird davon ausgegangen, dass es sich bei den Varianten im Bereich der Stedinger Brücke um „zumutbare“ bzw. realisierbare Varianten im Sinne des EU-Rechts handelt und damit eine Planung in anderen Bereichen ausgeschlossen ist.

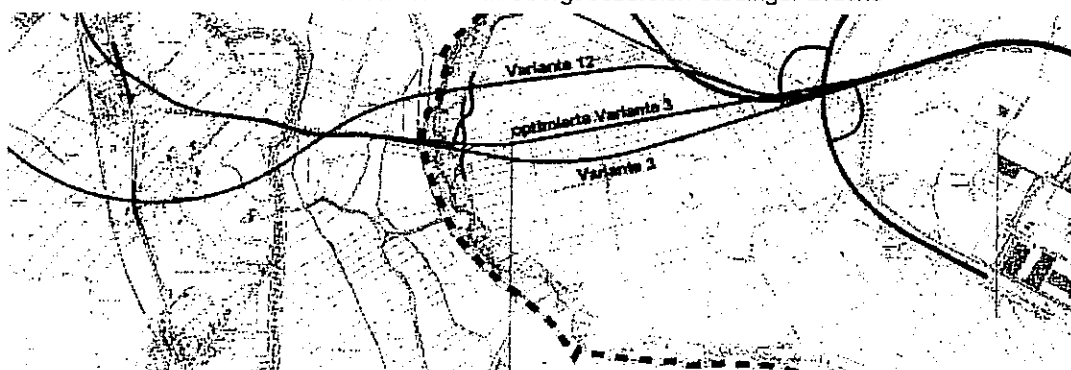
Tab. 3: Zentrale Abwägungsgesichtspunkte bei der Findung des Übergabepunktes

	Wesernahe Trassen	Übergabepunkt Mühlenhaus	Übergabepunkt Stromer Landstraße
Siedlungsnähe	z. T. sehr hohe Beeinträchtigungen bzgl. der Lärmimmissionen	Vergleichsweise geringe Lärmwirkungen	z. T. sehr hohe Beeinträchtigungen bzgl. der Lärmimmissionen
NATURA 2000 / FFH / Artenschutz	Mittlere Eingriffe in Schutzgebietskategorien und Naturschutz	Relativ massivste Eingriffe in Schutzgebietskategorien, sehr starke Beeinträchtigungen hinsichtlich Avifauna, Amphibien und Biotoptypen	Relativ geringste Beeinträchtigungen auf Schutzgebiete, erhebliche Beeinträchtigungen der von Anhang IV-Arten (Fledermäuse)
Verkehrliche Aspekte	BAB-Anschluss nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand möglich; Hoher Lärmschutzaufwand	Verschwenkungen erfüllen teilweise nicht die Anforderungen an eine Bundesfernstraße	Keine Einschränkungen bzgl. der verkehrlichen Zielerfüllung
Hochwasserschutz / Landwirtschaft	Geringere Beeinträchtigungen der Hochwasserschutzfunktion, erhebliche Betriebsbetroffenheiten in der Landwirtschaft	Z. T. erhebliche Inanspruchnahme von Überschwemmungsgebieten, Mittlere Betriebsbetroffenheiten in der Landwirtschaft	Geringere Beeinträchtigungen der Hochwasserschutzfunktion, geringe Betriebsbetroffenheiten in der Landwirtschaft
Gesamtschau	In der Summe ungünstig bzgl. vieler Belange (s. a. verkehrlicher Nutzen zu gering)	Im Ergebnis sowohl positive als auch negative Effekte hinsichtlich verschiedener Schutzgüter; EU-rechtlich nicht realisierbar	In der Summe Varianten mit der geringsten Betroffenheit der Schutzgüter; es gibt keine signifikant bessere Alternative mit anderem Übergabepunkt

Trassenoptimierung und Trassengestaltung

Anknüpfend an die oben dargestellte Variantenuntersuchung wurden in Bremen im Bereich der s1- und s2-Variante der länderübergreifenden Untersuchung unter der Bezeichnung VAR 12 (s1) und VAR 3 (s2) bzw. optimierte VAR 3 weitere Überlegungen in Bremen angestellt.

Abb. 4: vertieft untersuchte Trassenvarianten zum Übergabebereich Stedinger Brücke



Im Verfahren wurde lange Zeit davon ausgegangen (siehe frühzeitige Bürgerbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange), dass nur Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen, aus europarechtlicher und städtebaulicher Sicht verfolgt werden können. Aktuelle Kartierungen und Bewertungen der Naturschutzwertigkeiten (Voreinschätzung der ökologischen Auswirkungen B212n VAR. 3 (alt) und Var.12 (neu) im Wiedbrok; AG HANDKE & TESCH Okt 2006) haben jedoch gezeigt, dass die Naturschutzwertigkeiten bei den verschiedenen Varianten doch nicht so unterschiedlich sind, dass der kommunale Abwägungsspielraum durch europarechtliche Vorgaben innerhalb der denkbaren südlichen Varianten im „Bereich der Stedinger Brücke“ gravierend eingeschränkt ist. Ein ähnlicher Planungsspielraum ergab sich hinsichtlich des Erfordernisses des Netzschlusses mit dem weiteren Trassenverlauf in Niedersachsen. Damit konnten in erheblichem Umfang die Bedenken der Bevölkerung, die eine Trassenführung möglichst weit weg von der Ortschaft Strom forderte, berücksichtigt werden. Hinzu kam, dass bei prognostizierten Verkehrsmengen mit über 20.000 Kfz / 24 h (DTV) keine ortsverträgliche Lösung vorstellbar ist.

Die sich aus der Situation im Raum ergebenden Besonderheiten wie insbesondere die Querung der Ochtumdeiche und der Wiedbrokstraße erfordern schon in der Phase der Flächennutzungsplanung und Trassenkonzeption relativ genaue Betrachtungen, um eine Beurteilung der Probleme zu ermöglichen. Insbesondere wird deutlich, dass der Ausbaustandard und die insgesamt zu erwartenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft wesentlich davon abhängig sind, ob im Bereich der Ortschaft Strom eine Anschlussstelle liegt oder nicht. So müsste im Fall einer Anschlussstelle ein breiterer Straßenquerschnitt gewählt werden. Entsprechend wird auf Ebene des Flächennutzungsplanes kein Verknüpfungspunkt dargestellt. Wegen des Baugrundes wird die Straße voraussichtlich auf einem etwa 1,50 m hohen Aufschüttungsdamm geführt werden. Die technische Ausführung der Deichquerung und die Querung der Wiedbrokstraße und einer damit im westlichen Teilabschnitt erforderlichen weitergehenden Hochlage sind noch nicht näher eingrenzbar (s. z. B. Lösungen über Deichschart, Tieferlegung Wiedbrokstraße etc.)

Da auch bei einer etwas nach Norden verlegten anschlussfreien Trasse noch erhebliche Lärmbelastungen für die Ortschaft zu erwarten sind, wurden hier gesonderte Untersuchungen angestellt, die die zu erwartende Belastungssituation abschätzt (Lärmuntersuchung B 212n, IBA Ingenieurbüro Roland Anhaus Dez. 06). Im Ergebnis werden voraussichtlich nur wenige Gebäude so nachhaltig tangiert, dass über aktiven Lärmschutz hinaus (s. Lärmschutzwände) z. B. Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Weiterhin wird deutlich, dass die im Flächennutzungsplan dargestellten Siedlungserweiterungsflächen im Fall der Realisierung dieser Variante weiterverfolgt werden können.

Die wichtigsten Abwägungsgesichtspunkte sind zusammenfassend in Tab. 4 gegenübergestellt.

Tab. 4: Varianten im Bereich Stedinger Brücke: „Variante 12“ und Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen

Betrachteter Bereich	Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zuführen	Variante 12 oder „Boxenlaufstalltrasse“
Betroffenheit EU –Rechtl. Schutzgebiete	Hohe Betroffenheit	Hohe Betroffenheit, jedoch größerer unzerschnittener Restraum im Wiedbrok, der zur Sicherung der Erhaltungsziele genutzt werden kann.

Umwelt (Abgase, Verlärmung)	Sehr hohe Betroffenheit bei derzeitigen Anwohnern und für Teile eines möglichen Baugebietes im Wiedbrok, selbst bei Gebietsreduzierung	hohe Belastungen für etliche Anwohner Wiedbrokstr und im Bereich Stedinger Brücke Lärmschutz voraussichtlich besser herstellbar
Umwelt (Flächenverbrauch; Biotope)	Bei optimierter Trasse geringer direkter Flächenverbrauch durch kürzeste Trasse; geringere Betroffenheit des Grabensystems	durch das Entstehen einer Verschnittfläche zwischen alter Straßen-trasse und neuer Trasse größere Flächeninanspruchnahme in der Ochtumniederung (s. a. wertvolles Deichvorland)
Ortsentwicklung Gestalterische Möglichkeiten	Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen bauliche und gestalterische Erweiterung sehr eingeschränkt.	Laut Verkehrsprognose (IVV Aachen, 2006) führt diese Variante zu sehr starker Verkehrs-entlastung auf der Stedinger Brücke. Damit ergeben sich Gestaltungsmöglichkeiten im alten Ortsbereich.

Im Ergebnis der oben geschilderten Trassenvergleiche wird deutlich, dass die VAR 12 / Boxenlaufstalltrasse sowohl den Kriterien der kommunalen Abwägung als auch der Erfüllung der rechtlichen Kriterien entspricht.

Kohärenzsichernde Maßnahmen

Bei einer Realisierung des Straßenbauprojekts B 212n sind zur Sicherung des ökologischen Zusammenhangs der betroffenen NATURA 2000-Gebiete sogenannte kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen. Diese sind neben der Wahl der am geringsten die Schutzgüter beeinträchtigenden Trasse die zweite unabdingbare Voraussetzung im hier erforderlichen Ausnahmeverfahren nach § 35 BNatSchG. Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, die Funktionen dieser Gebiete im Netz NATURA 2000 zu erhalten.

Unter Berücksichtigung von kumulativ wirkenden Vorhaben und der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Vermeidung) sind für folgende erhebliche Beeinträchtigungen kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen:

- Sumpfohreule: Verlust des Bruthabitats von 1 Brutpaar; Verlust von Nahrungshabitaten; möglicher Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr
- Wiesenlimikolen: Verlust von Brut- und Nahrungshabitaten von Kiebitz, Uferschnepfe, Großer Brachvogel, Rotschenkel; möglicher Verlust einzelner Individuen im Straßenverkehr

Dies bedeutet, dass vordringlich Flächen im Wiedbrok entwickelt werden müssen, der hierfür insbesondere bei der jetzt gewählten Trassenführung für Maßnahmen geeignet ist. Dies wird über die Darstellung als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dokumentiert. Die Maßnahmen auf Flächen im Wiedbrok können auch als Vermeidungsmaßnahmen gewertet werden.

Die Vermeidungsmaßnahmen und kohärenzsichernden Maßnahmen müssen alle im Kontext vorhandener EU-Schutzgebiete und im Regelfall vor dem Bau und Betrieb der B 212n, d. h. vor dem Eintreffen der Beeinträchtigungen, wirksam sein. Weiterhin müssen sie über eine uneingeschränkte Grundstücksverfügbarkeit dem hoheitlichen Zugriff zugänglich sein, um dauerhaft die Aufrechterhaltung der Wertigkeiten der entsprechenden Maßnahmenggebiete und damit der Schutzgebiete insgesamt sicherzustellen (s. z.B. Eigentumserwerb oder langfristige Vertragsbindung der Flächen). Je nach dem Aufwertungspotenzial der entsprechenden Maßnahmeräume sind daher rund 50 ha entsprechend abzusichern und im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu beregeln. So-

weit möglich muss die Chance genutzt werden, die Ausgleichsmaßnahmen in Eingriffsnähe bzw. dem betroffenen Raum links der Weser durchzuführen. Fachlich geeignet für die Durchführung von Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind darüber hinaus neben Flächen im Niederblockland Bereiche in der nördlichen und südlichen Ochtumniederung, im Park Links der Weser mit den Kladdinger Wiesen und im Landkreis Wesermarsch in einem Suchraum beidseitig der B 212 in den Gemeinden Berne und Lemwerder. Prioritär sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung im Blockland durchzuführen, da das Blockland über den Wiedbrok hinaus als einziger Bereich der fachlich geeigneten Suchräume bereits als EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen ist. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung müssen in das Europäische Netz „NATURA 2000“ integriert sein oder werden. Die Umsetzung der Kohärenzsicherung erfordert voraussichtlich darüber hinaus auch eine Inanspruchnahme städtischer Flächen im Niederblockland.

Ausgleichsmaßnahmen nach BremNatSchG

Zur Kompensation der nach der Durchführung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sind nach § 11 Abs. 3 BremNatSchG Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Anforderungen an derartige Maßnahmen werden im Umweltbericht detailliert schutzgutbezogen dargestellt.

Relevant für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nur die Darstellung der überörtlichen Hauptverkehrsstraße, wobei im vorliegenden Fall zwischen anrechenbaren Kohärenzmaßnahmen und Kompensationsmaßnahmen nach BremNatSchG zu unterscheiden ist. Die Variante 12 hat aufgrund ihrer Kürze und der Anpassung an das vorhandene Grabensystem und der Größe des verbleibenden Restraumes im Wiedbrok entscheidende Vorteile gegenüber allen anderen Varianten. Dennoch hat auch diese Variante erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Die kohärenzsichernden Maßnahmen werden in weiten Teilen auch die Anforderungen abdecken, die sich aus dem BremNatSchG ergeben. Die Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen müssen jedoch auch darauf abzielen, die Beeinträchtigung für Bewohner und Erholungssuchende dieses Raumes und anderer Schutzgüter gering zu halten (z. B. Schallschutz, Landschaftserlebnisfunktion) bzw. zu kompensieren (s. z. B. Aufwertung von Erholungsräumen; Gewässergestaltung). Maßnahmen zur Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen der Landschaftserlebnisfunktion sind nach Möglichkeit in den Randbereichen des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ auf stadteigenen Flächen durchzuführen, um den Funktionsverlust im betroffenen Raum auszugleichen.

Vor der Bestimmung der Ausgleichsmaßnahmen sind die Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen (z. B. Lärmschutz, Parallelführung zu den Gräben, landschaftsschonende Baustelleneinrichtung) zu berücksichtigen, die im Umweltbericht ausführlich dargestellt sind.

Wegfall Sandentnahme

Im Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2001 ist die Sandentnahmestelle Strom als Gewinnungsbereich für Aufspülsande für Hafen- und Industrieansiedlung dargestellt. Aus heutiger Sicht ist die Sandentnahmestelle aufgrund einer Vielzahl von Gründen an dieser Stelle nicht mehr erforderlich bzw. umsetzbar:

- Durch den Verzicht auf Niedervieland III sind die benötigten Sandmengen deutlich geringer.

- Die laufenden Aufspülungen für Gewerbeansiedlungen im Niedervieland werden zu einem hohen Anteil mit Außenwesersanden vorgenommen. Mit dem Außenwesersand stehen auch mittelfristig zur Baugrundverbesserung gut geeignete und große Sandmengen zur Verfügung.
- Da der gesamte Bereich der Sandentnahmen zum EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ gehört, wäre ein Abbau nur bei fehlender Alternative und bei zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses möglich. Dieses kann angesichts der vorhandenen Wesersande nicht belegt werden.

Wegfall Grünflächen

Zur Abgrenzung der Sandentnahme zu den Wohnbauflächen und zur Gebietsgliederung im Fall einer weiteren Überprägung durch Industrieansiedlungen wurden im Flächennutzungsplan, Grünflächen dargestellt, deren Notwendigkeit mit der Aufgabe der Sandentnahme nicht mehr gegeben ist und somit entfallen.

D) Planinhalt

Die Darstellung für Abgrabungen entfällt. Die Darstellung von Grünflächen entfällt zugunsten von Flächen für die Landwirtschaft. Die Darstellung von Sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraßen verläuft in neuer Form. Die Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wird vergrößert.

E) Umweltbericht

Hinsichtlich des Umweltberichtes wird auf die beigelegte Anlage 1 der Begründung verwiesen.

F) Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Für Entwurf und Aufstellung
Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr
und Europa

Bremen, 19. Juli 2007

Im Auftrag

gez. Bodemann

.....
Senatsdirektor