

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
2	Unterlagen für die Umweltprüfung (Umweltbericht)	5
3	Beschreibung der Darstellungen des Änderungsplans	6
4	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten für die B 212n und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe	7
4.1	Konzeptalternativen / andere Verkehrsträger.....	7
4.2	Nullvariante	7
4.3	Technische Alternativen	8
4.4	länderübergreifende Grobprüfung.....	8
4.5	Variantenuntersuchung in Bremen (Zusammenfassung der UVS).....	14
4.6	Optimierung der Varianten im Wiedbrok.....	18
5	Beschreibung der Allgemeinen Ziele des Umweltschutzes	22
5.1	Auswirkungen auf den Menschen.....	24
5.1.1	Lärm.....	24
5.1.2	Luftschadstoffe	26
5.1.3	Funktionsbeziehungen / Trennwirkungen und Verlust von Baugebieten	26
5.1.4	Erholungsnutzung	26
5.1.5	Baustellenbetrieb.....	27
5.2	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	27
5.2.1	Boden.....	27
5.2.2	Tiere und Pflanzen	28
5.2.3	Wasser.....	30
5.3	Luft/Klima	31
5.4	Kultur und sonstige Sachgüter.....	31
6	Verträglichkeitsprüfung Für NATURA 2000 - Gebiete	32
6.1	Verträglichkeitsprüfung nach § 35 BNatSchG.....	32
6.1.1	Europäisches Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE 2918-401).....	32
6.1.2	Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland- Stromer Feldmark“ (DE 2918-370).....	33
6.1.3	Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371).....	33
6.1.4	Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (kumulative Wirkungen).....	33
6.2	Zusammenfassung der Verträglichkeitsprüfung.....	33

6.3	Ausnahmebedingungen nach § 34 BNatSchG	34
6.3.1	Alternativenprüfung	34
6.3.2	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	34
6.3.2.1	Zusammenfassung der Ausnahmenbegründung	35
6.3.3	Maßnahmen zur Kohärenzsicherung	36
7	Vermeidung, Verminderung und Kompensation der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen	38
7.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen	38
7.2	Kompensationsmaßnahmen	39
7.2.1	Maßnahmenkonzept	39
7.2.2	Flächen für Kompensationsmaßnahmen	39
8	Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind	41
9	Geplante Maßnahmen der Überwachung	42
10	Allgemeinverständliche Zusammenfassung des Umweltberichts	43

1 EINLEITUNG

Die Deputation für Bau hat am 26.01.2001 einen Planaufstellungsbeschluss für die 100. (neu: 64.) Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen (1983) gefasst.

Änderungsbereich ist das Niedervieland in den Teilbereichen Wiedbrok, westliche Stromer Feldmark sowie die südlichen Bereiche des Niedervielandes III –West und –Ost am Hasenbürener Umdeich.

Der Trassenverlauf wurde auf Grund von Anregungen und Bedenken und Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der NATURA 2000 - Gebiete nach der Trägerbeteiligung verändert.

Der im Rahmen der Trägerbeteiligung verschickte Planentwurf stellte zwar grundsätzlich denselben Änderungsbereich, jedoch eine südlich verlaufende Trasse, die direkt durch die Ortschaft zur Stedinger Brücke führte, dar.

Der jetzige - allgemein als „Boxenlaufstalltrasse“ bezeichnete - Trassenverlauf führt nördlich an der Ortschaft vorbei.

Der nunmehr dargestellte Trassenentwurf entspricht dem Übergabepunkt, der von der Raumordnungsbehörde bei der Bezirksregierung Weser-Ems am 30. September 1996 landesplanerisch festgestellt worden war und der im Rahmen des erneuten Raumordnungsverfahrens in Niedersachsen in diesem Trassenabschnitt als Vorzugsvariante vorgeschlagen wird.

Das 64. Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren wird nach dem BauGB in der Fassung des EAG Bau vom 23.09.2004 weitergeführt. Nach § 2 Abs. 4 BauGB 2004 wird bei der Aufstellung von Bauleitplänen für die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der im Plan dargestellten Nutzungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Die Umweltprüfung wird im Umweltbericht dokumentiert, dessen Inhalte in der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB festgelegt sind. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung für den Plan. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sowie der Trägerbeteiligung des Planentwurfs (§ 3 (2) und § 4 (2) BauGB 2004) wird der Umweltbericht Dritten zugänglich gemacht und muss ihnen die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen der Darstellungen für das Vorhaben betroffen werden können.

Die in § 2 Abs. 4 Satz 5 BauGB in Verbindung mit § 17 UVPG vorgesehene Abschichtungsregelung der verschiedenen Planungsebenen bedeutet, dass die Umweltprüfung für die B 212n in dem zeitlich nachfolgenden und sonst auf den F-Plan aufbauenden Plan- und Genehmigungsverfahren auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt wird.

Nachfolgend sind die für die Umweltprüfung erforderlichen Angaben zur 64. Flächennutzungsplanänderung Seehausen/Strom B 212neu dargestellt. Neben den Auswirkungen der Bundesstraße B 212n sind ebenso die Rücknahme der Sandentnahme im Wiedbrok und die Änderung der Darstellung von Wohngebieten zu berücksichtigen, soweit umweltrelevante Aspekte betroffen sind.

Da das Projekt B 212n innerhalb eines notifizierten Europäischen Vogelschutzgebietes und teilweise innerhalb eines gelisteten FFH-Gebietes liegt, ist eine Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG durchzuführen.

2 UNTERLAGEN FÜR DIE UMWELTPRÜFUNG (UMWELTBERICHT)

Für die Umweltprüfung wurden folgende Gutachten herangezogen, die öffentlich ausgelegt werden und gemeinsam mit der nachfolgenden Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen den Umweltbericht nach § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB 2004 darstellen:

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“ (V SchRL); 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; Juli 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; Juli 2007
5. Umweltverträglichkeitsstudie zur B 212n in Bremen, Variantenbetrachtung; Bioconsult, Bremen; Oktober 2003
6. Neubau der B 212n zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Niedersachsen / Bremen – Grobprüfung von Variantenvorschlägen im Rahmen des ROV, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg
7. Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Sonderbericht für das Raumordnungs- und das Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n, IVV Aachen, Dezember 2006
8. Lärmuntersuchung B 212n, IBA Ingenieurbüro Roland Anhaus, Dezember 2006

Zusätzlich ausgewertet wurde:

1. Konzept für Maßnahmen zur Sicherung des Europäischen Netzes „Natura 2000“ (Kohärenzsicherungsmaßnahmen); planungsgruppe grün, Bremen; März 2004
2. Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; planungsgruppe grün, Bremen; Juni 2004
3. Voreinschätzung der Ökologischen Auswirkungen B 212n VAR 3 (alt) und VAR 12 (neu) im Wiedbrok; AG Handke & Tesch, Oktober 2006

Diese Unterlagen werden nicht öffentlich ausgelegt.

3

BESCHREIBUNG DER DARSTELLUNGEN DES ÄNDERUNGSPLANS

Die B 212n soll als Verbindung zwischen der Autobahn A 281 und dem Unterweserraum gebaut werden. Im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen (Stand 2004) ist das Vorhaben als „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden. Die B 212n wird in ost-westlicher Richtung vom Güterverkehrszentrum (GVZ) in Richtung der Ortschaft Strom (Gasthaus Spille) geführt. Sie verbindet die A 281 im Bereich der Anschlussstelle GVZ-West mit der links der Weser geplanten B 212n (im weiteren Verlauf L 877).

Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens wird für die B 212n aus derzeitiger Sicht ein 20 m breiter Regelquerschnitt mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung (ohne Standstreifen) erforderlich sein. Es ist vorgesehen, die B 212n im Überschüttverfahren zu bauen. Auf Grund der Naturgegebenheiten wird die Straße voraussichtlich auf einem Aufschüttungsdamm geführt werden. Die technische Ausführung der Deichquerung und die Querung der Wiedbrokstraße und eine damit im westlichen Teilabschnitt erforderliche weitergehende Hochlage sind noch nicht näher eingrenzbar. Die Gradienten verläuft bei ca. 1,50 m über Geländeoberkante und steigt zur geplanten Verknüpfung mit der A 281 an.

Die B 212n quert die Grünland-Grabenareale des Wiedbrok und schließt an das bestehende Straßennetz in Niedersachsen an. Der Übergabepunkt nach Niedersachsen liegt ca. 250 m nördlich der bereits bestehenden Ochtumquerung der Stromer Landstraße (umgangssprachlich Boxenlaufstalltrasse). Auf bremischen Gebiet hat die B 212n vom Knotenpunkt der A 281 bis zur Landesgrenze nach Niedersachsen eine Trassenlänge von ca. 1,8 km (ohne Anbindung an die Stromer Landstraße und Wiedbrokstraße). Im Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren, dass dem Planfeststellungsverfahren vorläuft, ist noch nicht die genaue Bauweise bekannt. Nachzeitigem Diskussionsstand wird möglicherweise ein vierstreifiger Ausbau erforderlich sein (z. B. Regelquerschnitt 20).

Im Zuge der 64. FNP-Änderung findet eine Rücknahme der im Flächennutzungsplan 1983 (Fassung vom 31.05.2001) vorgesehenen Sandentnahme im Wiedbrok statt.

4 ÜBERSICHT ÜBER DIE WICHTIGSTEN GEPRÜFTEN ANDERWEITIGEN LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR DIE B 212N UND ANGABE DER WESENTLICHEN AUSWAHLGRÜNDE

Insgesamt wurde bei der Festlegung auf die dargestellte Trasse in 4 bzw. 5 Prüfschritten vorgegangen:

- Konzeptalternativen, technische Variante und Nullvariante
- Länderübergreifende Grobprüfung
- Detaillierte UVS mit Variantenbewertung
- Detailbetrachtung der Varianten mit dem Übergabepunkt Stedinger Brücke

4.1 KONZEPTALTERNATIVEN / ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Konzeptalternativen zum Straßenneubau wurden bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung ausgeschieden:

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.

Es wurde intensiv hinterfragt, in welchem Umfang Verlagerungen von Verkehren auf die Schiene gegebenenfalls den Ausbau der B 212n überflüssig machen könnten. Bezüglich des Personenverkehrs kann festgehalten werden, dass die zu Grunde gelegten Verkehrs-Prognosezahlen für das Jahr 2015 einen vollen Ausbau des Regio-S-Bahn-Verkehrs und -Systems in der Region unterstellen. Von daher werden hier keine relevanten weiteren Potenziale in absehbarer Zukunft gesehen.

Die Verlagerungen des Güterverkehrs auf die Schiene ist sicher noch steigerungsfähig, jedoch ist festzustellen, dass die Hauptfunktionalität der B 212n die Anbindung des Unterweser Raums ist und auch langfristig davon ausgegangen werden muss, dass Güterverkehre bis 300 km-Radius um das Güterverkehrszentrum herum mit Kraftverkehr auf der Straße abgewickelt werden. Erst darüber hinaus sind Schienenverkehre rentabel.

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.

4.2 NULLVARIANTE

Vor einer Prüfung verschiedener neuer Trassenvarianten wurde geprüft, ob auch ein Ausbau der Stomer Landstraße oder Netzvarianten eine Alternative darstellen könne. Eine Nullvariante im Sinne des Ausbaus der Stomer 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 und Entlastungszielen für Strom verträglich ist (s. a. Lkw-Anteil).

Ein den prognostizierten Verkehrsbedürfnissen gerechter Ausbau der vorhandenen Stomer Landstraße ist zudem nicht möglich, da die örtlichen Platzverhältnisse mit den teilweise relativ

geringen Abständen der Wohnbebauung von der Stromer Landstraße den Ausbau mit einem leistungsfähigen Querschnitt mit beidseitigen Nebenanlagen nicht ohne weiteres zulassen.

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 wesentliche Bestandteile des Vogelschutzgebietes gegeben und gravierende Umweltbelastungen für Teile der Ortschaft die Folge sind.

4.3 TECHNISCHE ALTERNATIVEN

Als **technische Alternativen** kommen theoretisch die aufgeständerte Hochlage bzw. die Führung im Tunnel zwischen der geplanten Verknüpfung mit der A 281 und der geplanten Anbindung an den niedersächsischen Abschnitt der B 212n westlich der Ochtum in Betracht.

Eine Führung der B 212n in aufgeständerter Hochlage stellt aufgrund der daraus resultierenden noch erhöhten Störwirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet im Vergleich zu den zu erwartenden Störwirkungen durch die geplante Gradiente rd. 1,50 m über Gelände keine Alternative dar.

Ein Tunnelbau in offener Bauweise scheidet schon allein wegen der baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen der Natura 2000-Gebiete bei einer Bauzeit von 4 Jahren aus. Der Bau eines Tunnels im Bohrverfahren ist ebenfalls unrealistisch. Damit stellt der Bau eines Tunnels keine realistische Alternative dar, zudem wären ungleich höhere Eingriffe während des Baus die Folge.

4.4 LÄNDERÜBERGREIFENDE GROBPRÜFUNG

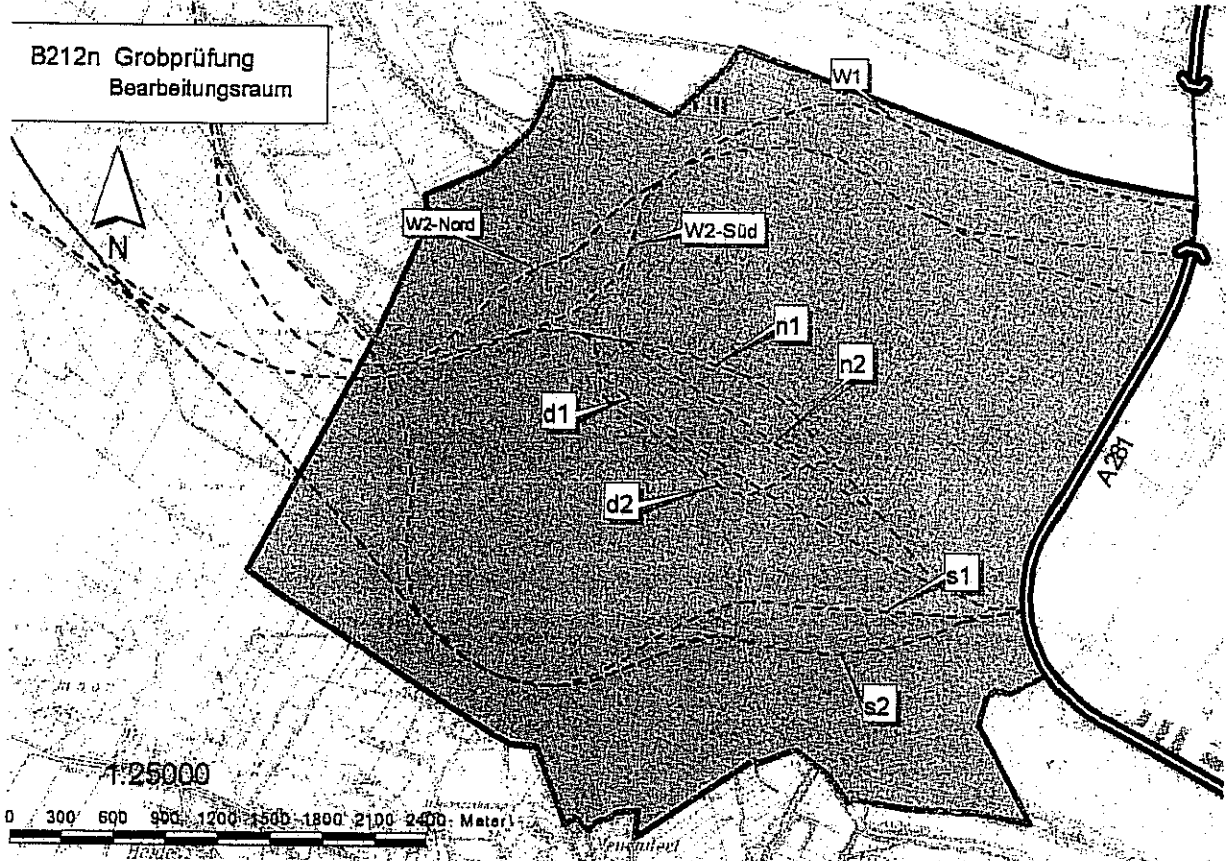
Variantenprüfung unter Berücksichtigung der Weiterführung in Niedersachsen

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 im Rahmen des ROV, Länderübergreifende Beurteilung unterschiedlicher Übergabebereiche für die B 212n, Mai 2007). Nach den o. g. Vorprüfungen blieben drei Korridorbereiche für Trassenalternativen übrig, die einer näheren Prüfung unterzogen wurden (s. Abb. 1). Es wurde unter Einbeziehung der Untersuchung in Bremen (bioconsult) der gesamte Ochtumraum geprüft.

Untersuchte Trassenkorridore:

- Varianten im Bereich der geltenden Flächennutzungsplandarstellung mit einer weiträumigen 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 niedersächsischen Straßennetz anstreben („Varianten mit Übergabepunkt im Bereich der Stedinger Brücke“, s-Varianten)
- wesernahe Varianten (w-Varianten), die ihren Anschluss im Bereich des Ortes Ochtum suchen.

Abb. 1: 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.

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.

Dagegen zeigen die Varianten mit einem Übergabepunkt im Bereich der Stedinger Brücke (s-Varianten) keine durch Darstellung von Bereichen mit „Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur

Entwicklung von Natur und Landschaft nach § 5(2)10. BauGB in dieser Änderung unüberwindlichen und entgegenstehenden Sachlagen auf. Erhebliche Beeinträchtigungen der europäischen Schutzgebiete und zu schützenden Arten sind insbesondere für die Wiesenvögel, die Fledermäuse und Gräben dennoch nicht auszuschließen. 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, werden 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 bei Betrachtung der weiteren wichtigsten Belange um realisierbare Varianten im Sinne des EU-Rechts handelt und Planungen in anderen Bereichen ausgeschlossen sind.

Tab. 1: Betroffenheit der EU-Schutzgebiete

Variante	Vogelschutzgebiet Niedervieland		FFH-Gebiet Niedervieland – Stromer Feldmark			Punkte ¹⁾	Wertung ²⁾
	ha		ha	Gew. Kreuzung			
W2-Süd	152	--	1,0	5x	o	4	-
W2-Nord	123	-	1,1	5x	o	5	o
n1	165	--	5,2	41x	--	2	--
n2	142	--	5,1	41x	--	2	--
o1	105	-	0,4	5x	o	5	o
o2	110	-	1,5	12x	-	4	-
s1	88	o	0,3	3x	+	7	+
s2	83	o	0,3	3x	+	7	+

*) Betroffener Bereich: 300m beiderseits der Trasse

***) direkter Flächenverlust Breite 50m

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

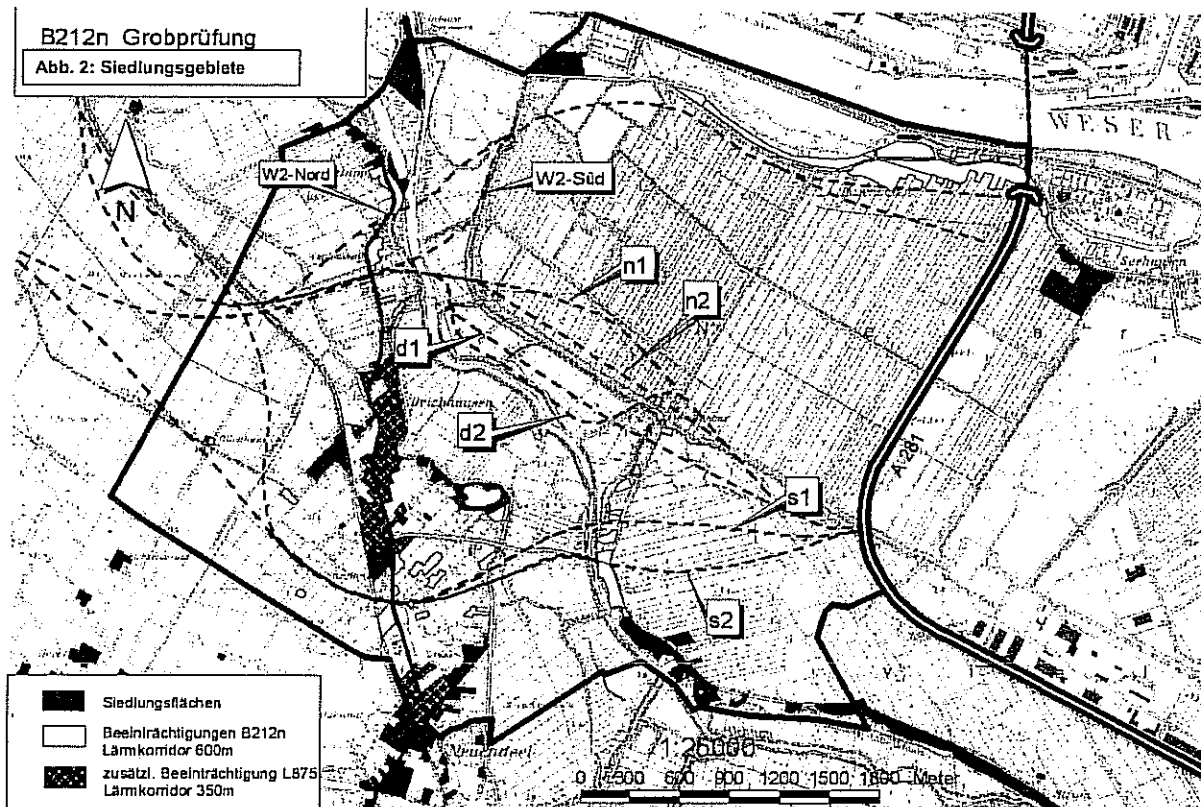
²⁾ 7-8 Pkte: +; 5-6 Pkte: o; 3-4 Pkte: -; <3 Pkte: --

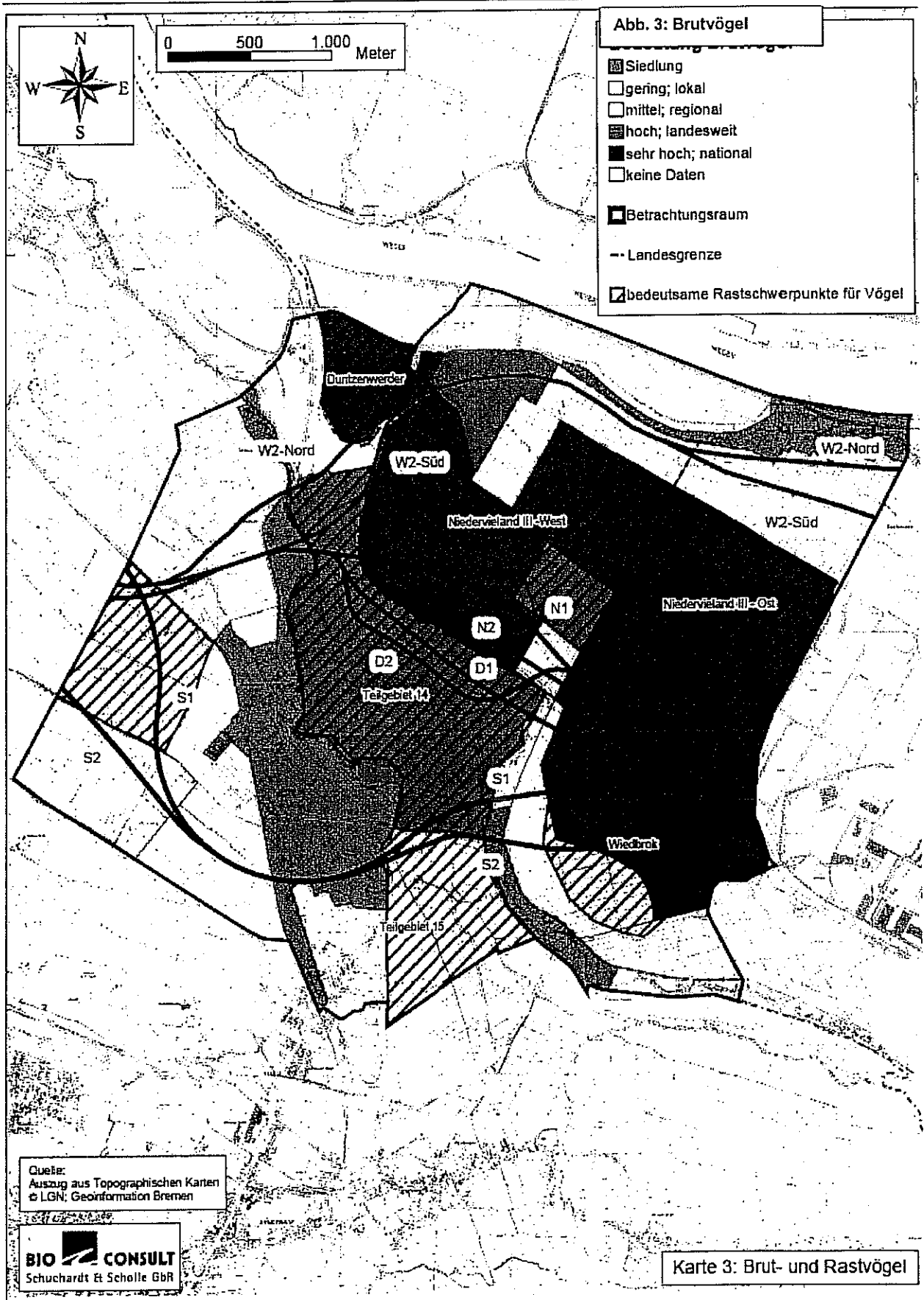
Tab. 2: Gesamtbetrachtung der Betroffenheiten/Beeinträchtigungen (Quelle: Grobprüfung)

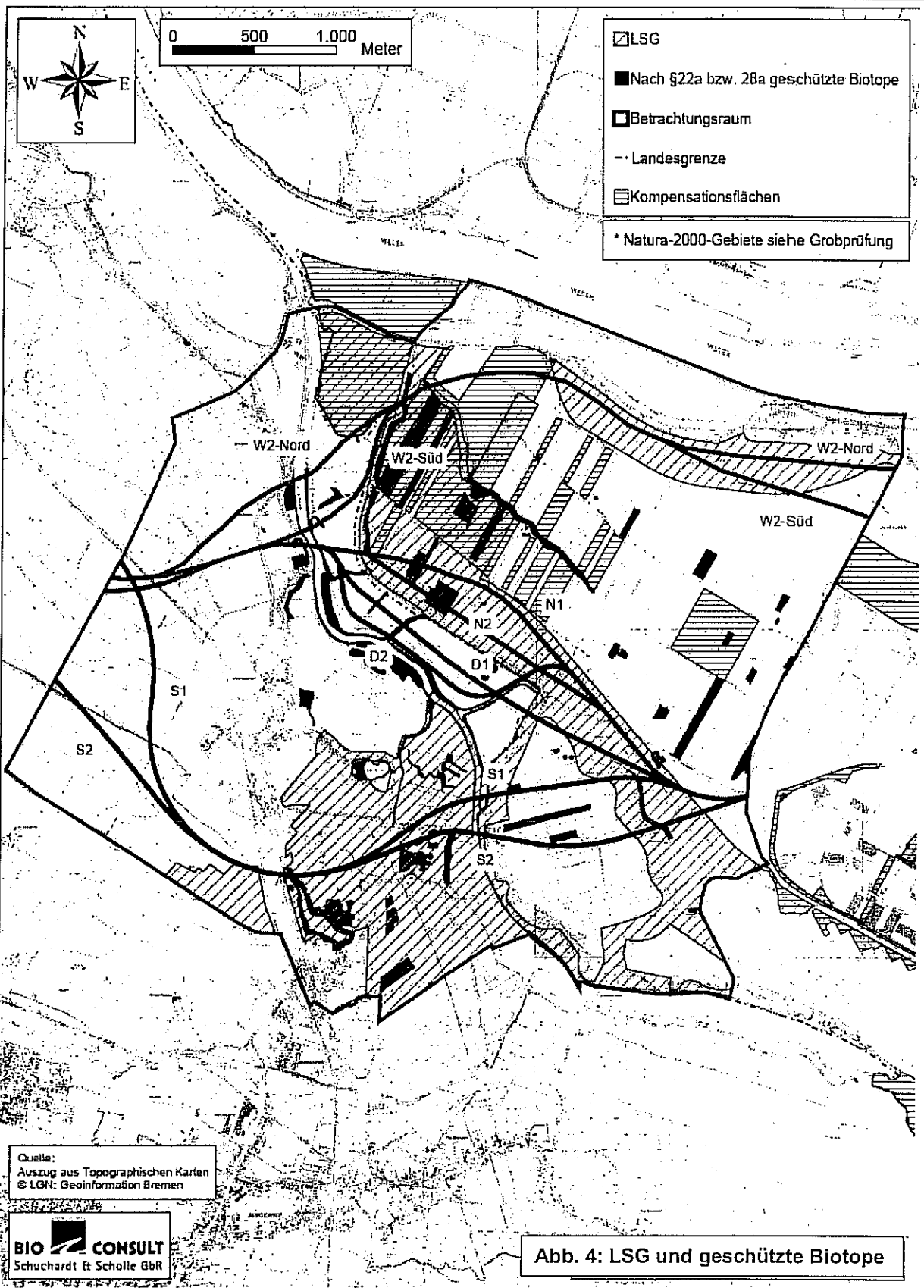
Variante	Verkehr	EU-Schutzgebiete	Naturschutz	Hochwasserrisikogebiete	Siedlungsgebiete	Landwirtschaft	Punkte *)	Bewertung**)
W2-Süd	-	-	o	+	-	-	15	-
W2-Nord	--	o	o	+	-	-	15	-
n1	++	--	--	++	-	++	19	+
n2	++	--	--	++	-	++	19	+
d1	o	o	-	--	-	+	15	-
d2	o	-	--	--	-	++	14	-
s1	+	+	-	+	o	o	20	+
s2	+	+	-	o	o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

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

***) 19-21 PKTE: +; 16-18 PKTE: o; 13-15 PKTE: -







4.5 VARIANTENUNTERSUCHUNG IN BREMEN (ZUSAMMENFASSUNG DER UVS)

In der oben dargestellten Grobprüfung (Kap. 4.3) kristallisierten sich zwei Korridorbereiche für Trassenalternativen heraus, die einer eingehenden Variantenbewertung unterzogen wurden. Diese decken sich mit den Varianten, die teilweise in der für Bremen und angrenzende Bereiche erstellten umfänglichen UVS und FFH-Prüfung (bioconsult) bewertet wurden. Jedoch wurde unterschiedliche Bezeichnungen gewählt (s. a. Tab. 3):

Tab. 3: Variantenbezeichnungen

	Grobprüfung	UVS
Übergabepunkt Mühlenhaus	n1	Var 1a (Bremen)
	n2	Var 1 (nds. ROV)
	d1	Var 6 (Keller-Groth-Trasse)
	d2	Vorschlag Stromer Beirat
Übergabepunkt Stromer Landstraße	s1	Var 12 (Boxenlaufstalltrasse)
	s2	Var 3

Die Umweltverträglichkeitsstudie (BIOCONSULT 2003) wurde schon vor der Grobprüfung im Jahre 2003 angefertigt. Eine grundlegende Überarbeitung erschien trotz teilweise neuer Daten, die ins Verfahren eingeflossen sind (siehe z. B. aktualisierte FFH-Verträglichkeitsprüfung, Ausgleichskonzept) nicht erforderlich. Die länderübergreifende Grobprüfung, die auch neuere Daten verwendete, ergab keine Hinweise darauf, dass eine erneute grundlegende Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie zu substantiell anderen Ergebnissen hinsichtlich z. B. der Siedlungsbeeinträchtigung, Beeinträchtigung der Pflanzen und Tiere bei den verschiedenen Varianten kommen würde. Die Bewertung der einzelnen Varianten hinsichtlich der verschiedenen Schutzgüter wäre nur in der Bewertung der aktuellen Rastvögelvorkommen unterschiedlich. Im Kern werden nur die Variante 3 und die Variante 12 auf Grund der Verträglichkeitsuntersuchungen zur Vorbereitung der Prüfung nach §35 BNatSchG für realisierbar gehalten.

Im Folgenden wird die ausführliche Zusammenfassung der UVS (BIOCONSULT 2003) wörtlich zitiert:

„Die Umweltverträglichkeitsstudie fußt auf der bereits 1995 im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens erstellten länderübergreifenden Umweltverträglichkeitsstudie. Im Raumordnungsverfahren ist damals die Variante 12 für Niedersachsen im Abschnitt zwischen Huntequerung und Landesgrenze Bremen/Niedersachsen landesplanerisch festgestellt worden. Der Fokus der vorliegenden UVS ist auf die Variantenbetrachtung und den Variantenvergleich gerichtet. Zudem bezieht sich die vorliegende Studie wesentlich auf den bremischen Bereich des geplanten Straßenbauvorhabens. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind der bremische Abschnitt sowie der Abschnitt zwischen Harmenhausen und Landesgrenze Bremen/Niedersachsen der geplanten B212n im vordringlichen Bedarf als „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ eingestuft.

Im Rahmen der hier vorgelegten UVS werden als Beitrag zum 64. FNP-Änderungsverfahren die Fortführung der in Niedersachsen landesplanerisch festgestellten Linie der B212n auf

Bremer Gebiet (Variante 12), die im geltenden Flächennutzungsplan Bremen (1983) dargestellte Linie (Variante 1a) sowie zwei jeweils eng benachbart verlaufende Trassenvarianten (Varianten 1 und 3) hinsichtlich ihrer umwelterheblichen Auswirkungen untersucht. Nachträglich wurde die sogenannte „Keller-Groth“-Variante (Variante 6) in das laufende Verfahren integriert. Ziel ist die Ermittlung der unter Umweltgesichtspunkten günstigsten Variante auf dem Gebiet des Landes Bremen.

Die B212n ist als Hauptverkehrsstraße mit jeweils mindestens einer Fahrspur in jede Richtung vorgesehen. Die Trassierung der B212n soll im Überschüttverfahren erfolgen, so dass keine Grundwasserabsenkungen erforderlich werden. Die Böschungen sollen mit einer Neigung von 1:2 ausgebildet werden, so dass an jeder Straßenseite rd. 3 m für die Böschungsbauwerke überschüttet werden. Im Bereich der Anschlussstelle an die A281 und der Querung des Landesschutzdeiches erhöht sich der Überschüttbereich sukzessive, da die Gradienten auf bis zu 7 m über Geländeoberkante (GOK) ansteigt (im übrigen Trassenverlauf liegt die Gradienten auf 1,5 m über GOK). Am Böschungsfuß werden Entwässerungsgräben mit Unterhaltungstreifen angelegt.

In der UVS werden die Wirkungen der jeweiligen Varianten auf die UVP-G-Schutzgüter Mensch, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter betrachtet. Soweit möglich, erfolgt die Ermittlung der Wirkungen getrennt nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen. Die Bewertung der Beeinträchtigungen erfolgt schutzgutbezogen; es werden jeweils alle Varianten relativ zueinander bewertet.

Beim Schutzgut Mensch werden die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungs- und Freizeitfunktion betrachtet. Maßgeblicher Aspekt der derzeit noch nicht zu beziffernden baubedingten Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch sind die Lärmemissionen durch den Baubetrieb und den Baustellenverkehr. Diese werden sich bei allen Varianten sowohl auf die Wohnumfeldfunktion als auch auf die Erholungs- und Freizeitfunktion negativ auswirken. Bei den siedlungsnahen Trassen (3 und 12) kommt es zu deutlich stärkeren Beeinträchtigungen als bei den siedlungsfernen (1, 1a und 6).

Anlagebedingte Beeinträchtigungen ergeben sich aus dem direkten Verlust von Wohngebäuden, dem Verlust von Flächen für die Erholungsnutzung sowie der Beeinträchtigung von Fuß-, Rad- und zwischenörtlichen Beziehungen. Aufgrund des unmittelbaren Verlustes von Wohneigentum wiegt die Beseitigung von Häusern besonders schwer. Bei Realisierung der Variante 3 ist die Beseitigung von 2 Wohnhäusern inkl. einer Gaststätte erforderlich. Für die Varianten 1, 3 und 12 muss zudem je ein sonstiges Gebäude beseitigt werden. Die Varianten 1a und 6 führen nicht unmittelbar über bebauten und bewohnten Gebiet. Die anlagebedingten Beeinträchtigungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion resultieren aus der Flächeninanspruchnahme erholungsrelevanter Freiflächen und sind in ihrer Intensität abhängig von der Trassenlänge. Auf bremschem Gebiet ist die Flächeninanspruchnahme bei der Variante 1a am größten gefolgt von den Varianten 1, 6, 3 und 12.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Mensch resultieren aus Lärm- und Schadstoffemissionen. Bei allen Varianten werden die Immissionsgrenzwerte für Lärmimmissionen nach der 16. Bundesimmissionsschutz-Verordnung überschritten, was zu einer starken Beeinträchtigung in den bewohnten Bereichen führt. Im Vergleich der Varianten zeigen sich deutliche Unterschiede in der Dimension der Beeinträchtigungen. So ist bei den siedlungsfernen Varianten (1, 1a und 6) ein vergleichsweise kleiner Bereich (<10.000 m²), der durch Einzelhausbebauung charakterisiert ist, betroffen. Bei den siedlungsnahen Varianten (3 und 12) ist der betroffene Bereich gegenüber den siedlungsfernen Varianten deutlich erhöht (Variante 3 rd. 50.000 m²; Variante 12 rd. 30.000 m²). Zudem sind hier überwiegend

geschlossene Wohngebiete und somit eine höhere Anzahl an Menschen betroffen. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei den Schadstoffemissionen.

Für das Schutzgut Mensch ist durch die starken Lärmimmissionen in den bewohnten Bereichen die Variante 3 am ungünstigsten zu bewerten. Die weitere Einordnung der Varianten ergibt sich im Wesentlichen aus der Entfernung zu den besiedelten Bereichen, so dass die Varianten 12, 6, 1 und 1a folgen. Bezüglich der Freizeit- und Erholungsfunktion führen alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen, da sie den siedlungsnahen Freiraum zerschneiden und Wegebeziehungen beeinträchtigen. Günstigste Varianten für das Schutzgut Mensch sind insgesamt die Varianten 1 und 1a. Alle Varianten führen zu Entlastungswirkungen entlang der Stromer Landstraße.

Die Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere erfolgt getrennt für die Aspekte Biotoptypen, Avifauna, Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellen und Vegetation der Gräben. Die Beeinträchtigungen resultieren im Wesentlichen aus unmittelbaren Lebensraumverlusten und, insbesondere bei der Avifauna, aus optischen und akustischen Störreizen durch den Straßenverkehr bzw. durch Bautätigkeiten.

Bei der Ermittlung der günstigsten Trasse für das Schutzgut ist das Ergebnis des Variantenvergleiches nicht einheitlich. So wird bei den Teilaspekten Biotoptypen und Avifauna die Variante 3 als günstigste Variante eingeschätzt. Bei der Fischfauna gehört Variante 3, gemeinsam mit den Varianten 6 und 12, noch zu den günstigeren. Bei den Teilaspekten Makrozoobenthos, Libellenfauna und Vegetation ist Variante 3 hingegen als schlechteste Variante zu bewerten und Variante 6 als günstigste.

Aufgrund der im Vergleich zu den grabengebundenen Teilaspekten deutlich größeren Biotop- und Lebensraumverlusten bei den Teilaspekten Biotoptypen und Avifauna werden diese beiden Aspekte stärker gewichtet als die Teilaspekte Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und Vegetation. Ein weiterer Aspekt bei der Gewichtung der Teilaspekte ist die Wiederherstellbarkeit der zerstörten bzw. beeinträchtigten Strukturen und Funktionen. Dabei ist die Wiederherstellung von reichhaltigen Grabenstrukturen eher zu realisieren, als die Schaffung großer zusammenhängender Vogellebensräume als Brut- und Rasthabitat und die Entwicklung von Biotoptypen auf Sonderstandorten. Auf dieser Grundlage wird die Variante 3 als günstigste Variante für das Schutzgut Pflanzen und Tiere bewertet.

Ein Variantenvergleich für das Schutzgut Boden erfolgt wesentlich über die anlagebedingte Versiegelung bzw. Flächeninanspruchnahme. Die Neuversiegelung durch die B212n sowie die neu zu errichtenden Anschlussstücke an das untergeordnete Straßennetz auf bremischem Gebiet sind bei den Varianten 1 und 1a am größten, gefolgt von Variante 6. Das Ausmaß der Neuversiegelung auf bremischem Gebiet ist bei den Varianten 3 und 12 am geringsten. Bezüglich der Gesamtflächeninanspruchnahme durch Böschungsbauwerke etc. ergibt sich ein identisches Bild in der Reihenfolge der Varianten. Auch unter Berücksichtigung der unmittelbar angrenzenden niedersächsischen Deichvorlandsbereiche wird Variante 3 als günstigste Variante für das Schutzgut Boden bewertet.

Beim Schutzgut Wasser werden die Aspekte Grundwasser und Oberflächengewässer getrennt voneinander betrachtet. Die anlagebedingten (Infiltrationsflächenverluste durch Neuversiegelung) und betriebsbedingten (verkehrsbedingter Schadstoffeintrag) Beeinträchtigungen auf das Grundwasser resultieren in hohem Maße aus der Trassenlänge der jeweiligen Varianten im Land Bremen. Daher kommt es bei den Varianten 1 und 1a, die aufgrund ihres längeren Trassenabschnittes in Bremen eine höhere Neuversiegelung und größere „Schadstoffkorridore“ aufweisen als die Varianten 3, 6 und 12 zu stärkeren Beeinträchtigungen. Die Unterschiede zwischen den Varianten 3, 6 und 12 sind vergleichsweise

gering und die Beeinträchtigungen geringer als bei den Varianten 1 und 1a. Es werden auch beim Grundwasser die beim Schutzgut Boden genannten Aspekte bezüglich des Ochtumvorlandes und der Neuversiegelung im angrenzenden niedersächsischen Bereich betrachtet, so dass die Variante 3 insgesamt als günstigste Variante bewertet wird. Allerdings ist der Aspekt Grundwasser bei dem hier betrachteten Vorhaben und im betroffenen Landschaftsraum aufgrund der geringen Durchlässigkeit der Deckschichten von nur geringer Relevanz.

Ein Vergleich der Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer ergibt sich im Wesentlichen aus der Überbauung von Gewässern und dem verkehrsbedingten Schadstoffeintrag. Hier gilt das unter dem Aspekt Grundwasser gesagte, so dass die größten Beeinträchtigungen von den Varianten 1 und 1a ausgehen. Auch die Varianten 3 und 12 gruppieren sich bezüglich der Flächeninanspruchnahme auf bremischem Gebiet. Aufgrund der kürzesten Trassenführung auf bremischem Gebiet ist Variante 6 die günstigste.

Das Schutzgut Klima/Luft ist bei dem hier betrachteten Vorhaben von nur untergeordneter Bedeutung. Auch hier gilt, dass das Ausmaß der Neuversiegelung bei den einzelnen Varianten wesentlicher Faktor für die Beeinträchtigungen ist (Verlust von Kaltluftentstehungsfläche). Der Verlust ist bei den Varianten 1 und 1a am größten, gefolgt von Variante 6. Bei den Varianten 3 und 12 ist der Flächenverlust an Kaltluftentstehungsfläche am geringsten. Unter Berücksichtigung der Aspekte in den angrenzenden niedersächsischen Bereichen ist Variante 3 als günstigste Variante zu bewerten.

Ein Vergleich der Varianten bezüglich der Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaft bezieht sich wesentlich auf den Landschaftsverbrauch durch Überbauung und Inanspruchnahme von Flächen mit hoher Bedeutung für die Landschaftsbildqualität (gesamter Betrachtungsraum). Als wesentlicher Aspekt fließt auch die Inanspruchnahme von Flächen, die als Landschaftsschutzgebiet geschützt sind, in den Vergleich ein. Die gesamte Flächeninanspruchnahme ist bei den Varianten 1 und 1a am größten, gefolgt von Variante 6. Die geringste Flächeninanspruchnahme erfolgt bei den Varianten 3 und 12. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Verlauf der Trassen innerhalb der Landschaftsschutzgebiete. Nahezu der gesamte Verlauf der Varianten 1 und 1a in Bremen liegt im Landschaftsschutzgebiet. Auch Variante 6 verläuft in weiten Teilen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes. Demgegenüber befinden sich bei den Varianten 3 und 12 nur Teilabschnitte im Landschaftsschutzgebiet.

Die Varianten 3 und 12 sind insgesamt als etwa gleichrangig zu bewerten. Da Variante 12 jedoch zu einer neuen Querung des Ochtumvorlandes führen würde und somit zu weiteren Beeinträchtigungen der Landschaftsbildqualität dieses Landschaftsraumes ist Variante 3 als günstigste Trassierung für das Schutzgut zu bewerten.

Beim Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter wird durch die Varianten 3, 6 und 12 je eine mittelalterliche Wurt zerstört. Bei den Varianten 1 und 1a kommt es zu keiner Beeinträchtigung von Kultur- und sonstigen Sachgütern.

In der vorliegenden UVS ist auch der nach derzeitigem Planungsstand zu erwartende Kompensationsbedarf nach der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung im Bremen“ für alle Varianten ermittelt worden. Demnach führen die Varianten 1 und 1a zum größten Kompensationsbedarf auf Bremer Gebiet, die Varianten 3 und 6 bedingen einen deutlich geringeren Kompensationsbedarf. Variante 12 bedarf der geringsten Kompensationserfordernis.

Fazit

Insgesamt werden alle Varianten zu starken Beeinträchtigungen von UVPG-Schutzgütern führen. Bezogen auf das bremische Gebiet ist keine Variante herauszustellen, die schutzgutübergreifend als günstigste Variante zu betrachten ist. Stellt man das Schutzgut Mensch in den Vordergrund sind die Varianten 1 und 1a die deutlich günstigeren. Richtet man den Fokus auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere sind die Varianten 3 und 12 deutlich günstiger. Variante 12 ist in Niedersachsen 1996 landesplanerisch festgestellt worden.“

Das hier wiedergegebene Ergebnis zeigt einerseits die Eingrenzung des kommunalen Planungsspielraumes durch naturschutzfachliche Belange, andererseits die Notwendigkeit, planerisch durch Trassenmodifikationen und/oder spätere Schutzmaßnahmen die Siedlungsbelange („Schutzgut Mensch“) zu berücksichtigen.

4.6 OPTIMIERUNG DER VARIANTEN IM WIEDEBROK

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

Abb. 5: Varianten der B 212n in UVS



<p>B 212n - Konzept für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</p>				
<p>Varianten der B 212n</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="751 1271 885 1382"> <p>www.pgg.de planungsgruppe grün johann köhler marin spröge gotthard storz</p> </td> <td data-bbox="885 1271 1039 1382"> <p>28203 bremen rembertistr 29/30 tel: 0421/33752-0 fax: 0421/33752-33 bremen@pgg.de</p> </td> <td data-bbox="1039 1271 1239 1382"> <p>26939 ovelgönne klein zettel 22 tel: 04737/8113-0 fax: 04737/8113-29 frieschenmoor@pgg.de</p> </td> </tr> </table>	<p>www.pgg.de planungsgruppe grün johann köhler marin spröge gotthard storz</p>	<p>28203 bremen rembertistr 29/30 tel: 0421/33752-0 fax: 0421/33752-33 bremen@pgg.de</p>	<p>26939 ovelgönne klein zettel 22 tel: 04737/8113-0 fax: 04737/8113-29 frieschenmoor@pgg.de</p>
<p>www.pgg.de planungsgruppe grün johann köhler marin spröge gotthard storz</p>	<p>28203 bremen rembertistr 29/30 tel: 0421/33752-0 fax: 0421/33752-33 bremen@pgg.de</p>	<p>26939 ovelgönne klein zettel 22 tel: 04737/8113-0 fax: 04737/8113-29 frieschenmoor@pgg.de</p>		

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 NATURA 2000- 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 ein kommunaler Abwägungsspielraum unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben innerhalb der denkbaren südlichen Varianten im „Bereich der Stedinger Brücke“ gegeben 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. Wegen der sehr gravierenden Beeinträchtigungen wird auf eine Verknüpfungsstelle verzichtet, weil im Westen die Anschlussstellen in Delmenhorst-Deichhausen und im Osten am GVZ-Ost für den Ziel- und Quellverkehr nach und aus Strom und Seehausen gut zu erreichen sind und Durchgangsschleichverkehre reduziert werden können. 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.).

Hinsichtlich Bedeutung der verschiedenen Gesichtspunkte von Beeinträchtigungen der Schutzgüter (z. B. Boden, Wasser) lassen sich mit Ausnahme des relevanten Lärms keine Unterschiede feststellen.

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. Die Trasse ermöglicht zudem den Erhalt einer Ausflugsastätte und lässt Potenziale für eine dörfliche Ortsentwicklung offen.

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 (Var 3 / optimierte Var 3)	Variante 12 oder „Boxenlaufstalltrasse“
Betroffenheit EU –Rechtl. Schutzgebiete	Hohe Betroffenheit	Hohe Betroffenheit, jedoch größerer unzerschnittener Restraum im Wiedbrok, der zur Sicherung der Erhaltungsziele durch schadensbegrenzende Maßnahmen 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 an der 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 Straßentrasse und neuer Trasse größere Flächeninanspruchnahme in der Ochtumniederung (s. a. wertvolles Deichvorland)
Landschaftsbild / Erholung	Wiedbrok als Landschaftsraum stark zerschnitten, Ortsbereiche stärker zertrennt	Erhalt einer Ausflugsstätte, kaum Unterschiede bzgl. Erholungswegen, Potenziale für dörfliche Ortsentwicklung

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

LANDSCHAFTSPROGRAMM BREMEN

Das Landschaftsprogramm Bremen (SUS 1991) fordert für den Raum Wiedbrok/Ortschaft Strom den Erhalt und die Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Grünland-Grabenareale mit extensiver Nutzung und hohen Wasserständen. Fließgewässer sollen als vielgestaltige Lebensräume mit Röhrichten erhalten und entwickelt werden. Der dörfliche Charakter der Siedlung Strom ist zu erhalten. Die Trasse für die B212n soll auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt werden.

LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIETE

Das Landschaftsschutzgebiet NATURA 2000 „Niedervieland – Wiedbrok – Stromer Feldmark“ vom 1. August 2006 umfasst die Stromer Feldmark, den Wiedbrok, Teile des Niedervieland III, Vorder-, Hinter- und Duntzenwerder sowie die südlich von Seehausen gelegenen ortsnahen Bereiche. In dieser Schutzverordnung sind die zur Sicherung der Erhaltungsziele der Europäischen Schutzgebiete und der Bewahrung und Erhaltung der Naturgüter, der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes und deren besondere Bedeutung für die Erholung geregelt.

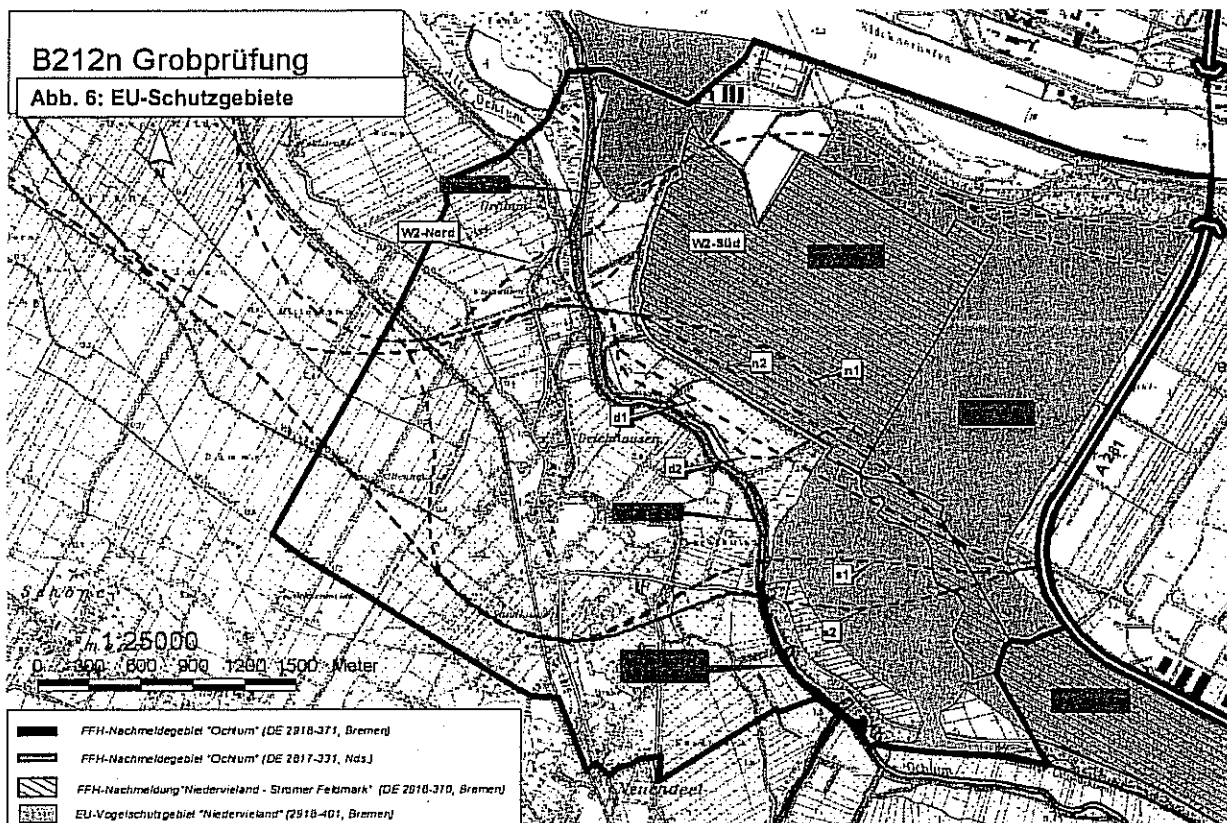
GESCHÜTZTE BIOTOPE NACH § 22A BREMNATSchG

Bestimmte Biotope unterliegen aufgrund ihrer Ausprägung per se einem Schutz nach §22a BremNatSchG. Im Raum Wiedbrok sind dies wertvolle Grünlandbestände (seggen-, binsen- und hochstaudenreiches Nassgrünland) sowie Röhrichte, Sumpf und naturnahe Kleingewässer.

NATURA 2000-GEBIETE

Das EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland (DE 2918-401) mit einer Gesamtfläche von 1.246 ha wurde am 02. Mai 2003 im Bundesanzeiger bekannt gegeben. Es umfasst das Niedervieland mit Vorder-, Hinter- und Duntzenwerder, den Wiedbrok, die Stromer Feldmark sowie Brokhuchting. Das Niedervieland hat eine besondere Bedeutung als Bruthabitat für Arten der Röhrichte (z.B. die Sumpfohreule) und Ruderalflächen und der Feuchtwiesen. Es hat ebenfalls eine hohe Bedeutung als Rast- und Überwinterungsgebiet für Limikolen, Schwimmenten, Sing- und Zwergschwan, Kornweihe und Möwenarten.

Das Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) für die Grabenfischarten Steinbeißer und Schlammpeitzger wurde als weiteres Gebiet („Niedervieland-Stromer Feldmark“) gemeldet (DE 2918-370). Der Habitatausschuss hat am 27.06.2007 der EU-Kommission die Aufnahme des Gebietes in die Gebietskulisse NATURA 2000 vorgeschlagen.



Ein länderübergreifendes Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung für die Wanderfischarten Flussneunauge und Meerneunauge entlang der Ochtum („Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ und „Bremische Ochtum“) soll vorgeschlagen werden. Die Gewässerabschnitte sind in Abschnitten naturnah und weisen teilweise flutende Wasservegetation auf. Auch diese Gebiete sind für die Aufnahme in die Liste vorgeschlagen. Die EU-Kommission wird bis zum Jahresende diese Listung vornehmen.

5.1 AUSWIRKUNGEN AUF DEN MENSCHEN

Anlagebedingte Beeinträchtigungen ergeben sich aus dem direkten Verlust von Wohngebäuden, dem Verlust von Flächen für die Erholungsnutzung sowie der Beeinträchtigung von zwischenörtlichen Beziehungen. Aufgrund des unmittelbaren Verlustes von Wohneigentum wiegt die Beseitigung von Häusern besonders schwer.

BEWERTUNGSMABSTÄBE

Die Auswirkungen auf den Menschen werden anhand

- Von § 1 Abs. 6 Nrn. 1 und 7 BauGB 2004
- von lärmtechnischen Untersuchungen (16. BImSchV, Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90)) und Gesamtlärmveränderung,
- der Betrachtung der Luftschadstoffsituation (22. und 23 BImSchV, LAI-Werte)
- den Veränderungen von Funktionsbeziehungen/ Trennwirkungen,
- dem Verlust von Baugebieten,
- den Veränderungen der Erholungsnutzung/ Erholungeignung des Untersuchungsgebietes und
- dem Baustellenbetrieb

beurteilt.

Die Bewertung erfolgt auf Grund

- der Bedeutung / Empfindlichkeit der betroffenen Fläche,
- der Dauer, Ausdehnung und Intensität der Auswirkungen

5.1.1 LÄRM

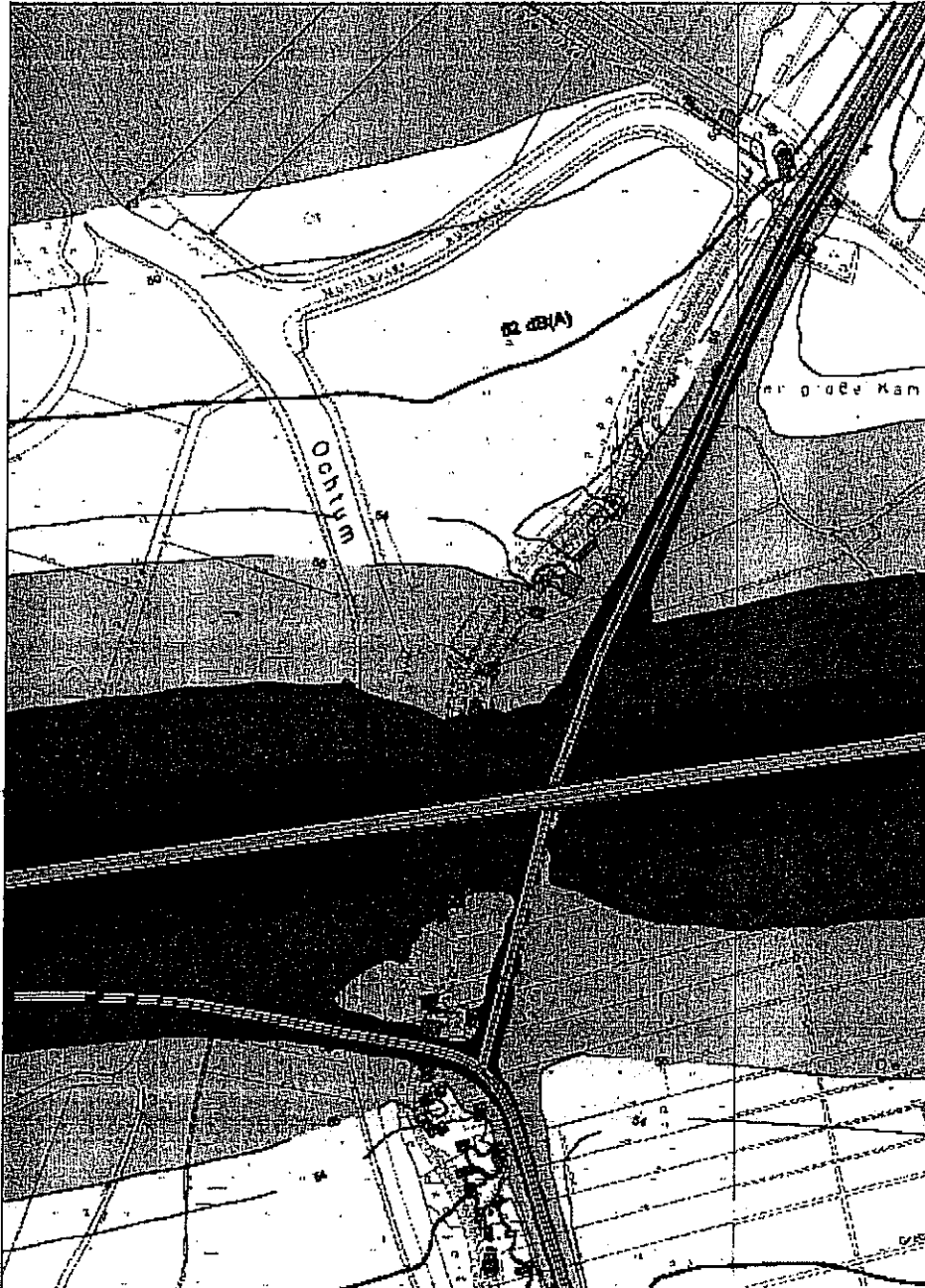
DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Aufgrund der hohen Bedeutung der Lärmproblematik wurde im Vorfeld der konkreten Trassenplanung eine Lärmvoruntersuchung (Anhaus 2006) angefertigt, die verschiedene Planfälle berücksichtigt. Die nachfolgenden Angaben gelten für die derzeit wahrscheinlichste Realisierungsform (Verlauf ca. 225 m nördlich Stedinger Brücke; 1,5 m hoher Aufschüttungsdamm; Überquerung Deich; kein Anschluss der Wiedbrokstraße).

Während der Bauzeit wird die Wohnumgebung insbesondere durch Lärmemissionen (Bauarbeiten, Baustellenverkehr) beeinträchtigt. Die Erholungs- und Freizeitfunktion wird dadurch gemindert. Im siedlungsnahen Bereich kommt es nach Inbetriebnahme der Bundesstraße ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Überschreitung der Lärm-Immissionsgrenzwerte. Im Bereich der Ochtumquerung werden in Straßennähe bis zu 69 db(A) erreicht und damit der tagsüber gültige Grenzwert von 59 db(A) für allgemeine Wohngebiete überschritten. Ohne Lärmschutz sind tags an keinem und nachts an 3 Gebäuden Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes festzustellen. Mit einer 3m hohen Lärmschutzwand beiderseits der B 212 n werden an allen Gebäuden die IGW eingehalten. Nach Fertigstellung der B 212n wird durch die Verlagerung des Verkehrs von der Strömer

Landstraße auf die B 212n außerhalb des unmittelbaren Nahbereichs eine Verbesserung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion an der Stromer Landstraße eintreten. Die Entlastung beträgt 3 bis 7 db(A) (ANHAUS 2006).

Abb. 7: Schalltechnische Voruntersuchung Variante Boxenlaufstalltrasse ohne Anschluss Wiedbrokstraße tags mit aktivem Lärmschutz



Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgut Mensch entstehen in Bezug auf die verringerte Erholungseignung der Flächen. Wohngebäude sind nicht betroffen.

5.1.2 LUFTSCHADSTOFFE

Durch Fahrzeuge sind betriebsbedingte Auswirkungen durch den Ausstoß von Schadstoffen zu erwarten. Aufgrund der luftklimatischen Situation ist von einer großräumigen Verteilung der Schadstoffe auszugehen. An der Stromer Landstraße kommt es durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf die B 212n zur Entlastung.

Schadstoffemissionen können in erster Linie durch Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol, Ruß und Staubpartikel (PM 10) erfolgen. Für die B 212n wurde bisher keine eigenständige Emissionsprognose durchgeführt, sondern voraussichtliche Emissionen aus den Berechnungen zur A 281 abgeleitet. Die Immissionsgrenzwerte nach der 22. BImSchV für Stickstoffdioxid (NO₂), Benzol, Ruß werden voraussichtlich nicht überschritten. Inwieweit es bei der Belastung durch Staubpartikel (PM 10) eventuell zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann, ist im Rahmen der konkreten Planung (Planfeststellung) zu klären. Betroffen wären die Wohngebäude der südlichen Wiedbrokstraße und Gebäude an der Stromer Landstraße.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch entstehen in Bezug auf die Erholungseignung der Flächen. Wohngebäude sind nicht betroffen.

5.1.3 FUNKTIONSBEZIEHUNGEN / TRENNWIRKUNGEN UND VERLUST VON BAUGEBIETEN

Da davon ausgegangen wird, dass die Wiedbrokstraße voll in ihrer Funktionalität erhalten bleibt, ist nicht mit Trennwirkungen durch den Bau der B 212n für wichtige Wegebeziehungen zu rechnen. Für geplante, bislang aber nur im Flächennutzungsplan dargestellte und nicht weiter konkretisierte Baugebiete parallel zur Stromer Landstraße ist zwar mit erhöhten Immissionen zu rechnen, jedoch werden diese nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Die Möglichkeiten des Bauens im Außenbereich an der Wiedbrokstraße sind ohnehin schon derzeit durch den vorhandenen Boxenlaufstall eingeschränkt. Die Verbindungen vom Stellfeldsweg zum Steertgrabenweg oder Halmer Weg, die für Erholungszwecke Bedeutung besitzen, müssen durch geeignete Maßnahmen offen gehalten werden.

5.1.4 ERHOLUNGSNUTZUNG

Großen Teilen des Wiedbrok wird im Gutachten „Erfassung und Bewertung des derzeitigen ökologischen Bestandes der Freien Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde)“ (ILN 2000) eine besondere Bedeutung für das Landschaftserleben zugeschrieben. Bestehende Vorbelastungen des Landschaftsbildes sind das weithin sichtbare GVZ mit den umgebenden Gewerbeflächen, die Spülfelder, Freileitungen, die Windenergieanlagen und die Kläranlage Seehausen mit den Faultürmen sowie die rechts der Weser gelegenen Stahlwerke. Das LANDSCHAFTSPROGRAMM BREMEN (1991) fordert eine hohe Erhaltungspriorität für die weiträumigen Grünlandbereiche der Bremer Wesermarsch als naturraumtypisches Landschaftsbild.

Durch den Baubetrieb kommt es zu Lärmemissionen und visuellen Beeinträchtigungen, die die Eigenart und Schönheit der Landschaft und damit die Erholungseignung im Wiedbrok und Niedervieland beeinträchtigen. Anlagebedingt bedeutet die randliche Zerschneidung des

weiträumig einzusehenden Wiedbroks durch das technische Bauwerk „Straße“ auf einem rd. 1,5 m hohen Damm eine hohe Beeinträchtigung der Landschaftsbildqualität. Die (Rad-) Wegeverbindung an Stomer Landstraße/Wiedbrokstraße wird zwar erhalten, aber durch die querende Bundesstraße beeinträchtigt. Betriebsbedingt kommt es zu akustischen Belastungen durch den Verkehrslärm, die die Erholungsnutzung im Bereich Wiedbrok beeinträchtigen werden.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungseignung sind durch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zusätzliche Fahrzeugbewegungen und daraus resultierende visuelle Unruhe zu erwarten. Anlagebedingt werden im Deichvorland das Landschaftsbild und die Erholungseignung beeinträchtigt.

5.1.5 BAUSTELLENBETRIEB

Während der Bauzeit wird die Wohnumgebung insbesondere durch Lärmemissionen (Bauarbeiten, Baustellenverkehr) beeinträchtigt. Die Erholungs- und Freizeitfunktion wird dadurch gemindert.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgut Mensch entstehen in Bezug auf die verringerte Erholungseignung der Flächen. Wohngebäude sind nicht betroffen.

5.2 AUSWIRKUNGEN AUF NATUR UND LANDSCHAFT

5.2.1 BODEN

Die wichtigste baubedingte Beeinträchtigung ist der Verlust der Bodenfunktionen durch das Überschüttverfahren und die Versiegelung durch die Trasse.

Durch die Trasse der B 212n werden folgende grob Flächen grob überschlägig in Anspruch genommen:

Tabelle 5: Flächeninanspruchnahme durch die B 212n (Straßenkörper und Böschungsbauwerke)

Versiegelte Fläche insgesamt:	ca. 4,0 ha
Flächeninanspruchnahme durch Dammbauwerke	ca. 1,5 ha
Unterhaltungswege, Gräben	ca. 2,0 ha
Gesamtflächeninanspruchnahme	ca. 7,5 ha

5.2.2 TIERE UND PFLANZEN

BEWERTUNGSMARSTÄBE

Die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen werden nach § 2 Nr. 10, § 11 und § 28 BremNatSchG, nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB 2004 sowie entsprechend den Vorgaben der Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen beurteilt.

Die Auswirkungen werden anhand

- des Baustellenbetriebs,
- der Flächeninanspruchnahme,
- der Zerschneidung von Lebensräumen,
- der Zerschneidung von ökologischen Wechselbeziehungen,
- der Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe,
- und der Störungen durch Beunruhigung

eingeschätzt.

Die Bewertung erfolgt auf Grund:

- der Bedeutung / Empfindlichkeit des betroffenen Lebensraumes / der betroffenen Art / Population,
- Dauer, Ausdehnung und Intensität der Auswirkungen.

DARSTELLUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Betrachtung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere erfolgt getrennt für die Aspekte Biotoptypen, Avifauna, Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellen und Vegetation der Gräben. Bei Biotoptypen und Avifauna wurde das linksseitige Ochtumvorland mit einbezogen. Die Beeinträchtigungen resultieren im Wesentlichen aus unmittelbaren Lebensraumverlusten und, insbesondere bei der Avifauna, aus optischen und akustischen Störreizen durch den Straßenverkehr bzw. durch Bautätigkeiten.

Aufgrund der im Vergleich zu den grabengebundenen Teilaspekten deutlich größeren Lebensraumverluste bei den Biotoptypen und der Avifauna werden diese beiden Schutzgutteile stärker gewichtet als die Fischfauna, Makrozoobenthos, Libellenfauna und Vegetation. Ein weiteres Kriterium bei der Gewichtung ist die Wiederherstellbarkeit der zerstörten bzw. beeinträchtigten Strukturen und Funktionen. Dabei ist die Wiederherstellung von reichhaltigen Grabenstrukturen eher zu realisieren, als die Schaffung großer zusammenhängender Vogellebensräume als Brut- und Rasthabitat und die Entwicklung von Biotoptypen auf Sonderstandorten.

BIOTOPTYPEN

Die Biotoptypen im Einwirkungsbereich sind durch weiträumige, nahezu gehölzfreie Grünland-Grabenareale geprägt. Das Grabennetz ist sehr dicht.

Die landwirtschaftliche Nutzfläche wird vollständig von Grünland eingenommen. Den größten Anteil hat das mesophile Grünland, gefolgt von Feucht-/Nassgrünland und Intensivgrünland.

Entlang von Fleeten, Gräben und an Kleingewässern treten Rieder und Röhrichte auf. Gehölze sind nur kleinflächig entlang des Stellfeldswegs und auf älteren Spülfeldstandorten vorhanden. Entlang von Böschungen, Dämmen und Wegrändern tritt Ruderalvegetation auf.

Beeinträchtigungen der vorhandenen Biotoptypen resultieren in erster Linie aus der Überbauung von Flächen durch die geplante Trasse sowie durch temporäre Inanspruchnahme durch Bauflächen und -betrieb. Da die B 212n im Überschüttverfahren gebaut werden soll, ist im derzeitigen Planungsstadium davon auszugehen, dass die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen ungefähr denselben Umfang haben wie anlagebedingt überbaut werden.

Durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme gehen Lebensräume für Tiere und Pflanzen dauerhaft verloren. Dabei sind Biotoptypen unterschiedlicher Wertstufen betroffen.

Durch die Trasse werden anlagebedingt außerdem zwei nach §22a BremNatSchG geschützte Biotope beeinträchtigt. Dabei handelt es sich um ein Röhricht-Biotop und um seggen-, binsen- und hochstaudenreiches Nassgrünland.

Durch die Überbauung von Grünland-Grabenarealen werden potenzielle Standorte (max. 7,5 ha) für Rote Liste-Arten des Grünlands und der Rieder/Röhrichte beeinträchtigt.

Im Bereich der vorgesehenen Trasse der B 212n werden anlagebedingt wertvolle Marschengräben überbaut und gehen als Lebensraum verloren.

Betriebsbedingt kann es in einem Abstand von 50 m zum Fahrbahnrand zu mittleren bis hohen Schadstoffkonzentrationen kommen, die bei Akkumulation zu Schädigungen von Pflanzen führen können.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Biotoptypen werden im Bereich des Brückenneubaus im Deichvorland der Ochtum entstehen.

Abschätzungen zur Größenordnung der jeweiligen Betroffenheiten finden sich in der UVS (BIOCONSULT 2003)

TIERE

VÖGEL

Durch das weitgehend extensiv genutzte Grünland mit dichtem Grabennetz im Betrachtungsraum werden besonders Limikolen (Kiebitz, Bekassine, Rotschenkel, Uferschnepfe), Entenarten (Löffel-, Knäkente) und Wiesensingvögel (Schafstelze, Wiesenpieper) gefördert. Typische Brutvogelarten des wenig intensiv bis extensiv genutzten Grünlands wie z. B. Bekassine, Braunkehlchen, Kiebitz, Rotschenkel, Uferschnepfe, Großer Brachvogel, Feldlerche, Wiesenpieper, Schafstelze, Löffel-, Knäk- und Stockente treten regelmäßig und häufig auf. Die intensiv genutzten Flächen werden kaum noch durch Wiesenbrüter besetzt. Rebhuhn und Braunkehlchen sind Beispiele für Arten in Ruderalbereichen. Unter den Rastvögeln sind im Wiedbrok vor allem Kiebitz, Star, Saatkrähe, Wacholderdrossel, Lachmöwe und Goldregenpfeifer von Bedeutung. Die Rastplätze im Wiedbrok sind von regionaler Bedeutung.

Das Niedervieland III-Ost und der Wiedbrok bilden zusammen ein ca. 350 ha großes, weitgehend ungestörtes Grünlandgebiet. Es ist ein wichtiges zusammenhängendes Brut- und

Rastgebiet für Vögel mit großem Flächenanspruch. Dieses Gebiet wird durch die geplante B 212n zerschnitten und es verliert damit seine Großräumigkeit.

Nach der UVS von 2003 könnten Brutstandorte von ca. 40 Brutpaaren gefährdeter Vogelarten in einer Wirkzone von ca. 75 ha beeinträchtigt sein. Es werden außerdem die Nahrungsreviere von Weißstorch, Wiesenweihe und Sumpfohreule direkt oder indirekt (s. Zerschneidungsauswirkungen) beeinträchtigt.

Es ist davon auszugehen, dass beiderseits der Trasse in einem Abstand von ca. 250 m die Rastfunktion des Gebietes beeinträchtigt wird. Damit kommt es in einem Gebiet von ca. 45 ha Größe zu Teilverlusten der Rastfunktion. Betroffene Arten sind in erster Linie Kiebitz, Kornweihe und Goldregenpfeifer. Es kommt zur Zerschneidung eines regional bedeutsamen Rastgebietes durch die Trasse (BIOCONSULT 2003a). Die verbleibenden relativ störungsarmen Flächen werden einen Umfang von ca. 40 ha haben und damit für Vögel mit größerem Raumanspruch kaum noch eine Bedeutung als Rastplatz besitzen.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum sind nicht auszuschließen. Betroffener Brutvogel ist nach derzeitiger Datenlage voraussichtlich die Schafstelze. Es werden zudem Nahrungsgebiete des Weißstorchs beeinträchtigt.

Es sind Gebiete mit z. T. hoher Bedeutung für Rastvögel (Wasservögel, Kiebitz, Graureiher) betroffen (Ergebnisse von Kartierungen der Vegetation und Fauna in der Ochtumniederung 1998, LFB).

WEITERE TIERARTEN

Die Gräben im Wiedbrok dienen als Laichplätze für den bundesweit gefährdeten Seefrosch, Erdkröte, Teichmolch und Grasfrosch (Vorwarnliste BRD). Im mesophilen Grünland sind die Bestände dieser Arten geringer als in den Gräben. Die Gräben haben ein hohes Potenzial als Lebensraum für eine eigenständige Fischfauna, darunter auch einige gefährdete bzw. stark gefährdete Arten der Roten Liste der BRD und/oder Bremen. Vorkommen der Grabenfischarten Steinbeißer und Schlammpeitzger, die in Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführt sind, sind in unterschiedlicher Dichte nachgewiesen. Ein wichtiges Verbindungsgewässer der höherwertigen Fischlebensräume in der Stomer Feldmark und im Niedervieland-III- ist das Mühlenhauser Fleet. Wichtigste Art ist hier der Steinbeißer (BIOCONSULT 2003a).

Betroffen durch den Bau der B 212n sind gefährdete Fische, Amphibien, Libellen und Säuger. Maßgeblich ist der Verlust und die Zerschneidung von Gewässerlebensräumen und die Zerschneidung der Landschaft durch die Straße.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen der B 212n auf Fische, Amphibien, Libellen und Säuger können durch Eingriffe in die Ochtum und das Deichvorland im Zuge des Neubaus der Ochtumquerung entstehen.

5.2.3 WASSER

Als Fluss kommt im Betrachtungsraum die Ochtum vor. Sie ist laut Gewässergütekarte Bremen 2001 (SBU 2001) kritisch belastet. Die Ochtum ist Wanderungsgewässer für die AnhangII-Arten Fluss- und Meererneunauge, die in den Oberläufen von Hache, Delme und Klosterbach laichen. Die Be- und Entwässerung der landwirtschaftlichen Nutzflächen erfolgt durch Fleete und ein umfangreiches Grabensystem. Fleete im Betrachtungsraum sind das Steertgrabenfleet und das

Mühlenhauser Fleet, die über das Schöpfwerk Mühlenhaus in die Ochtum entwässern. Südlich der Flur „Der große Kamp“ befinden sich zwei Kleingewässer, die als besonders geschützte Biotop registriert sind.

Im Wiedbrok wird das oberste Grundwasserstockwerk (bis zu einer Tiefe von 20m NN) durch bis zu 19 m mächtige, z. T. kiesige Wesersande gebildet. Als Grundwassersohle fungieren bindig ausgebildete Lauenburger Schichten, die lokal von einem ca. 5 m mächtigen Geschiebelehmrest der Saale-Kaltzeit überlagert werden.

Es ist eine grundwasserschonende Bauweise (Überschüttverfahren) ohne Absenkung des Grundwassers vorgesehen. In diesem Fall sind keine Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes zu erwarten. Im Trassenverlauf werden Gräben überbaut bzw. verfüllt.

Schadstoffeinträge in das Grundwasser und in Oberflächengewässer sind bei ordnungsgemäßem Baustellenbetrieb und einer Sammlung und Vorreinigung des anfallenden Straßenoberflächenwassers ebenfalls nicht zu erwarten. Dies liegt in den anstehenden bindigen Böden begründet, die eine hohe Aufnahmekapazität für die verkehrsbedingten Schadstoffe besitzen.

Auswirkungen im Deichvorland der Ochtum

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entstehen durch den Bau einer neuen Brücke.

Bau- und betriebsbedingt kann es temporär zum Schweb- bzw. Schadstoffeintrag in die Ochtum kommen.

Hochwasserschutz

Die Trasse quert einen Hochwasserschutzdeich, der die Überschwemmungsbereiche der Ochtum begrenzt. Dies muss bei der konkreten Planung der Bauwerke berücksichtigt werden und vor allen Dingen müssen der Abflussquerschnitt der Ochtum und die Deichverteidigungswege erhalten bleiben.

5.3 LUFT/KLIMA

Das Schutzgut Klima/Luft ist bei dem hier betrachteten Vorhaben von nur untergeordneter Bedeutung. Das Ausmaß der Neuversiegelung ist wesentlicher Faktor für die Beeinträchtigungen (Verlust von Kaltluftentstehungsfläche).

5.4 KULTUR UND SONSTIGE SACHGÜTER

Im Mittelalter befand sich entlang des Mühlenhauser Fleets im Wiedbrok die Siedlung Stelle, die noch heute anhand einer Reihe von Wurtten erkennbar ist.

Durch die Anlage der Straße wird eine mittelalterliche Wurt voraussichtlich stark tangiert. Weitere Auswirkungen auf Kulturgüter können durch Erschütterung und Schadstoffemissionen entstehen.

6.1 VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG NACH § 35 BNATSCHG

In einer FFH-Verträglichkeitsstudie zur Vorbereitung der Bauleitplanverfahren nach § 34 BNatSchG und zu den Fachplanverfahren nach § 26c BremNatSchG aus dem Jahr 2003 (BIONSULT 2003a) wurden die Auswirkungen von fünf Trassenalternativen der B 212n auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und das seinerzeit potenzielle Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung für Grabenfische ermittelt. Zusätzlich wurden Auswirkungen auf das potenzielle Gebiet von Gemeinschaftlicher Bedeutung „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ abgeschätzt. Dabei wurde festgestellt, dass alle geprüften Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebiets „Niedervieland“ führen. Dabei waren die Varianten 3 und 12 günstiger als die anderen geprüften Varianten zu bewerten. Im direkten Vergleich der günstigeren Varianten zeigten sich damals Vorteile der Variante 3 gegenüber der Variante 12. Unter Berücksichtigung des strikten Vermeidungsgebots des europäischen Naturschutzrechts wurde daher im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung des FNP-Änderungsverfahrens (Herbst 2004) die Variante 3 in einer optimierten Form (geringerer Eingriff in Grabensysteme) zum Gegenstand der weiteren Planung.

Mittlerweile ist die Datengrundlage der Variantenuntersuchung aus 2003 für das Teilstück Bremen der B 212n (BIOCONSULT 2003a, 2003b) im Rahmen des Gebietsmonitorings überarbeitet worden. Im Jahr 2004 sind im Integrierten Erfassungsprogramm im Niedervieland flächendeckende Kartierungen durchgeführt worden, die den Kern der Aussagen von 2003 bestätigen, dass die optimierte Variante 3 und Variante 12 die günstigsten sind.

Für die Weiterführung des FNP-Änderungsverfahrens ist daher die FFH-Verträglichkeitsstudie überarbeitet (pgg 2007) und eine Überprüfung der Ergebnisse des Variantenvergleichs von 2003 vorgenommen worden. Gegenstand der Prüfung ist entsprechend die optimierte Variante 3 und die Variante 12 („Boxenlaufstalltrasse“), da für diese beiden Varianten unter den insgesamt geprüften Varianten die geringsten Auswirkungen prognostiziert wurden.

6.1.1 EUROPÄISCHES VOGELSCHUTZGEBIET NIEDERVIELAND (DE 2918-401)

Der Vergleich der Varianten (opt. Variante 3 und 12) zeigt, dass beide Varianten unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes auslösen würden. Beide Trassenvarianten beeinträchtigen ein Brutvorkommen der Sumpfohreule sowie von 16 (Var. 12) bzw. 18 (opt. Var. 3) Brutpaaren Wiesenlimikolen (Kiebitz, Uferschnepfe, Rotschenkel, Großer Brachvogel).

Die Bedeutung des Wiedbrok als Rastvogellebensraum hat in den letzten Jahren abgenommen. Im Zuge der letzten Kartierungen 2004/2005 konnten von keiner Art Rasttrupps von mindestens lokaler Bedeutung registriert werden. Die Wertigkeit des Gebietes ist jedoch durch Maßnahmen soweit möglich wiederherzustellen und die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Dies kann auf das Gesamtgebiet bezogen gesichert werden, so dass im derzeitigen Stand die Varianten 3 und 12 für die B 212n für diese Funktion keine erheblichen Beeinträchtigungen auslösen.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bei der Variante 12 ein größerer Raum im Wiedbrok verbleibt, der Funktionen als Brutvogellebensraum wahrnehmen kann und der geringeren Anzahl beeinträchtigter Brutpaare von Wiesenlimikolen, wird diese als günstigere Trassenführung bewertet.

6.1.2 GEBIET VON GEMEINSCHAFTLICHER BEDEUTUNG „NIEDERVIELAND-STROMER FELDMARK“ (DE 2918-370)

Eine Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele für den Schlammpeitzger durch das geplante Vorhaben kann ausgeschlossen werden, da in diesem Abschnitt keine Vorkommen nachgewiesen sind. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population findet nicht statt.

Eine Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziel für den Steinbeißer durch Schwebstoffeinträge in das Gewässersystem ist baubedingt möglich. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kann Durch Festlegung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung im Rahmen der Planfeststellung ausgeschlossen werden.

Anlagebedingt sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der geschützten Fischfauna zu erwarten, sofern das Mühlenhauser Fleet (Ausbreitungsweg des Steinbeißers) so überquert wird, dass es voll fischpassierbar bleibt.

6.1.3 GEBIET VON GEMEINSCHAFTLICHER BEDEUTUNG „BREMISCHE OCHTUM“ (DE 2918-371)

Die bestehende Ochtumquerung der Stedinger Straße stand der Entwicklung entsprechender Wertigkeiten der Ochtum (FFH-Gebiet) nicht entgegen. Die neu zu errichtende Ochtumbrücke muss in ökologischer Hinsicht mindestens die Anforderungen der bestehenden Stedinger Brücke erfüllen. Durch entsprechende Planungs- und Ausführungsvorgaben werden etwaige Konfliktpotenziale bereits im Vorfeld vermieden, so dass durch entsprechende Festlegungen im Planfeststellungsverfahren sicherzustellen ist, dass eine Ochtumquerung bei beiden Varianten (opt. Variante 3 oder Variante 12) die Anforderungen erfüllt und keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) und des niedersächsischen Gebietes „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ verursacht.

6.1.4 ZUSAMMENWIRKEN MIT ANDEREN PLÄNEN UND PROJEKTEN (KUMULATIVE WIRKUNGEN)

Alle anderen Pläne und Projekte, die dazu geeignet wären, die Schutz- und Erhaltungsziele erheblich zu beeinträchtigen (A 281, 380 kV-Freileitung Nr. 303, Wohnbebauung Stromer Landstraße/Stellfeldsweg, Windenergieanlagen Stromer Feldmark) überschreiten in Kumulation die Erheblichkeitsschwellen nicht. Erst im Zusammenwirken mit der B 212n wird die Erheblichkeitsschwelle überschritten, da dieses Projekt für sich genommen bereits erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele auslöst. Entsprechend des Verursacherprinzips obliegt in solchen Fällen der Planung der B 212n die Verantwortung zur Vermeidung bzw. Reduzierung der von ihr ausgelösten erheblichen Beeinträchtigungen.

Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele der FFH-Gebiete können durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt werden.

6.2 ZUSAMMENFASSUNG DER VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Grundlage der Verträglichkeitsprüfung sind die von BIOCONSULT (2003a), Handke/Tesch und PLANUNGSGRUPPE GRÜN (2007) vorgelegten Studien. Entsprechend den Ergebnissen dieser Studien ist festzustellen, dass die geplante B 212n erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ zur Folge hat. Die

Trassenvariante 12 beeinträchtigt ein Brutvorkommen der Sumpfohreule sowie von 16 Brutpaaren Wiesenlimikolen (Kiebitz, Uferschnepfe, Rotschenkel, Großer Brachvogel). Durch die Festlegung schadensbegrenzender Maßnahmen im verbleibenden Teil des Wiedbroks kann bei dieser Variante der Umfang der Beeinträchtigungen noch reduziert werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen für die FFH-Gebiete „Niedervieland-Stromer Feldmark“, „Bremische Ochtum“ und „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ sind im Rahmen der Planfeststellung durch die Festlegung entsprechender schadensbegrenzender Maßnahmen für den Baubetrieb - insbesondere zur Verhinderung von Schwebstoffeinträgen - nicht zu erwarten.

Wegen der zuvor dargestellten erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ durch alle geprüften Alternativen der B 212n ist im Rahmen des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens die Verträglichkeitsprüfung gemäß § 35 BNatSchG erfolgt. Da erhebliche Beeinträchtigungen durch den Plan für die B212n nicht zu vermeiden sind, ist die Flächennutzungsplanänderung nur unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art und
- Fehlen weniger beeinträchtigender Alternativen.

Im Rahmen des Flächennutzungsplanänderungsverfahrens sind die eine Ausnahme nach §§ 34 und 35 BNatSchG begründenden Voraussetzungen zu benennen und durch Darstellungen zu schaffen. Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 sind vorzusehen und der EU-Kommission nach Beschlussfassung mitzuteilen.

6.3 AUSNAHMEBEDINGUNGEN NACH § 34 BNATSchG

6.3.1 ALTERNATIVENPRÜFUNG

Bei der Alternativenprüfung sind alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen eines Projektes aus Sicht der Belange von NATURA 2000 vergleichend gegenüberzustellen. In Kap. 4 (s. o.) sind die geprüften Alternativen dargestellt. Dabei wurden die Kriterien, die bei einem Ausnahmeverfahren vorgegeben sind, beachtet.

Für die Weiterführung des FNP-Änderungsverfahrens ist darüber hinaus die FFH-Verträglichkeitsstudie überarbeitet (p gg 2007) und eine Überprüfung der Ergebnisse des Variantenvergleichs von 2003 vorgenommen worden. Gegenstand der Prüfung ist entsprechend die optimierte Variante 3 und die Variante 12 („Boxenlaufstalltrasse“), da für diese beiden Varianten unter den insgesamt geprüften Varianten die geringsten Auswirkungen prognostiziert wurden.

6.3.2 ZWINGENDE GRÜNDE DES ÜBERWIEGENDEN ÖFFENTLICHEN INTERESSES

Zur Stärkung der Wirtschaftskraft, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Minderung verkehrsbedingter Belastungen der Wohnbevölkerung ist die Realisierung der B 212n für den Unterweserraum und Bremen von großer Bedeutung.

Im Zusammenhang mit Planung und Bau der A 281 ist auch die Realisierung der B 212n planerisch vorzubereiten. Die B 212n soll die links der Weser liegenden Hafen-, Werft- und Gewerbestandorte Brake, Elsfleth, Ganspe, Lemwerder (ASL) auf direktem Weg an den Ballungsraum Bremen/Delmenhorst und - über die A 281 - an das Bundesfernstraßennetz in Richtung Ruhrgebiet, Hamburg (A 1) und Hannover (A 27) anschließen. Zur Zeit stellen die Landesstraßen L 875 und L 877 Harmenhausen – Strom die einzige linksseitig der Weser verlaufende Straßenverbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und dem südlichen Unterweserraum dar.

In Bremen wird sie direkt in das Logistikzentrum Niedervieland mit Güterverkehrszentrum, Außenhandelszentrum und Gewerbegebieten sowie den Neustädter Hafen führen. Über die A 281 besteht zukünftig eine leistungsfähige Verbindung zum Flughafen Bremen und dem Gewerbestandort Airport-Stadt sowie an die Häfen rechts der Weser mit Bremer Industriepark, Stahlwerke Bremen und dem Großmarkt. Damit ist die B 212n eine unverzichtbare Infrastruktureinrichtung zur Stärkung der Wirtschaftskraft und der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion mit Bremen und somit ein wesentlicher Bestandteil für die Sanierung des bremischen Haushalts durch Stärkung des Standorts. Besondere Bedeutung hat die Bundesstraße für das Logistikzentrum links der Weser, das ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen bedingt. Das Gewerbegebiet verfügt zur Zeit nur über eine ungenügende Anbindung ausschließlich über Stadtstraßen.

Durch den Neubau der B 212n wird der überregionalen Bedeutung des Logistikzentrums im Bremer Niedervieland Rechnung getragen. Gleichzeitig wird auch die Anbindung des nördlichen Teils Delmenhorsts verbessert.

Durch den Bau der B 212n in Verbindung mit der A 281 werden die Stromer Landstraße und die L 875 (Weiterführung in Niedersachsen) maßgeblich vom Durchgangs- und vor allem vom Schwerlastverkehr entlastet werden. Die Stromer Landstraße könnte nach Inbetriebnahme der B 212n aus dem LKW-Netz herausgenommen werden. Die Verlagerung des Verkehrs führte zu deutlich verringerten Schall- und Luftschadstoffbelastungen. Hieraus resultierten positive Auswirkungen auf die Gesundheit der an der Stromer Landstraße/L 875 lebenden Bevölkerung. Die Gefährdung vor allem der Kinder durch die Kraftfahrzeuge nähme ab wie auch die Behinderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs.

Die B 212n ist im „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Im Stadtentwicklungskonzept Bremen wird die B 212n als wichtig für den Güter- und Wirtschaftsverkehr und damit als Voraussetzung für die Erhöhung der Wirtschaftskraft bezeichnet. Gleichzeitig wird durch die Bündelung überregionaler Verkehre eine Entlastung des städtischen Straßennetzes erreicht.

6.3.2.1 ZUSAMMENFASSUNG DER AUSNAHMENBEGRÜNDUNG

Die dargestellten zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses

- Darstellung der B 212n im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) als „Vordringlicher Bedarf“
- Anschluss der Unterweserregion an das Bundesfernstraßennetz über die A 281 an die A 1 (Ruhrgebiet-Hamburg) und die A 27 (Hannover)
- Leistungsfähige Verbindung Hafen- und Gewerbestandorte im Unterweserraum an das "Logistikzentrum links der Weser" im Niedervieland mit dem Neustädter Hafen sowie über

die A 281 an den Flughafen Bremen mit Gewerbegebiet Airport-Stadt, die Häfen rechts der Weser, Bremer Industriepark West, Stahlwerke Bremen und Großmarkt

- Dadurch Erhöhung der Standortqualität der strukturschwachen Unterweserregion und Stärkung der Wirtschaftskraft Bremens, Delmenhorsts und des Unterweserraumes
- Entlastung der Stromer Landstraße (L 877) und der L 875 (Deichhausen bis Harmenhausen) insbesondere vom Schwerlastverkehr
- Dadurch merkliche Reduzierung der Schall- und Luftschadstoffemissionen, d. h. positive Auswirkungen auf die Gesundheit der dort ansässigen Bevölkerung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Stromer Landstraße und an der L 875

überwiegen die durch den Plan berührten Belange von NATURA 2000:

Es sind erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten für ein

- Rastgebiet regionaler Bedeutung des Kiebitzes (Rote Liste BRD/Nds.: stark gefährdet). Der Kiebitz ist die häufigste Limikolenart im Bremer Grünlandring.
- Brutvorkommen (1 Brutpaar) der Sumpfohreule (Vogelschutzrichtlinie Anhang I; Rote Liste BRD/Nds.: vom Aussterben bedroht). Die Sumpfohreule brütet jährlich mit unterschiedlichen Brutpaarzahlen (1-10 BP) im Bremer Grünlandring. Diese sind auch durch Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht zu verhindern.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes können durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen für Kiebitz und Sumpfohreule im Bremer Grünlandring kompensiert werden (s. Kap. 7.2.3).

6.3.3 MAßNAHMEN ZUR KOHÄRENZSICHERUNG

Bei einer Realisierung des Straßenbauprojekts B 212n aus den oben dargelegten zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, sind zur Sicherung des ökologischen Zusammenhangs von NATURA 2000-Gebieten kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen. Ziel der kohärenzsichernden Maßnahmen ist es, die Funktionen dieser Gebiete im Netz NATURA 2000 zu erhalten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind für folgende erhebliche Beeinträchtigungen kohärenzsichernde Maßnahmen durchzuführen:

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

Da die Wiesenweihe nur sehr unregelmäßig im Gebiet vorkommt und daher als nicht signifikantes Vorkommen für das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ anzusehen ist, sind für diese Art nach Aussage der zuständigen Naturschutzbehörde . daher im weiteren Planungsverfahren keine weitere Planungen vorzunehmen.

Maßnahmen für die Sumpfohreule

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung eignet sich für die Sumpfohreule (Brutfunktion) die Schaffung von 2-3 ca. 1 ha großen Flächen oder einer mind. 5 ha großen Fläche in einem mind. 20 ha großen, ungestörten Gebiet. Die Maßnahmen sollten ungestörte, reliefreiche

Hochstauden-Röhrichtkomplexe (mit Pflegemahd im Abstand von 3-5 Jahren) bzw. sehr extensiv genutzte Grünlandflächen (Mahd alle 2-4 Jahre im Spätsommer) fördern. Eine wichtige Voraussetzung ist die Ungestörtheit der Flächen (keine Störungen durch Naherholung oder Landwirtschaft) in der Brutzeit von März bis Juli. Die Flächen sollten in der Nähe von offenen, extensiv genutzten Grünlandbeständen liegen.

Das Blockland ist als Gebiet für Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die Sumpfohreule gut geeignet. In den 70er brüteten im Blockland 8-10 Paare Sumpfohreulen. In der Waller Feldmark (1991) und im Hollerland (1992 und 1997) konnten ebenfalls Bruten nachgewiesen werden, weshalb die Flächen ebenfalls gut geeignet sind. Die Gebiete sind räumlich hinreichend mit dem Schutzgebiet NATURA 2000 vernetzt, um die Kohärenzanforderungen zu erfüllen.

Maßnahmen für Wiesenlimikolen

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung ist für Wiesenlimikolen die Entwicklung von Schwerpunkträumen für wertvolle Brutvogelarten des Grünlands vorgesehen. Schwerpunkträume für wertvolle Brutvogelarten des Grünlands zeichnen sich durch regelmäßiges Vorkommen von 2-5 Arten in einer Dichte von ca. 4,5 P./10 ha folgender 17 Brutvogelarten aus: Löffelente, Knäkente, Wiesenweihe, Rebhuhn, Wachtelkönig, Kiebitz, Großer Brachvogel, Uferschnepfe, Bekassine, Rotschenkel, Kampfläufer, Sumpfohreule, Feldlerche, Wiesenpieper, Schafstelze, Braunkehlchen und Schwarzkehlchen, zusätzlich Weisstorch als Nahrungsgast.

Bei der Konzipierung von Maßnahmen sind die artspezifischen Habitat- und Nutzungsansprüche durch Gestaltungsmaßnahmen (bspw. Anlage von Flachgewässern) oder Nutzungsaufgaben (Regulierung der Nutzung, Mahdzeitpunkt) zu berücksichtigen. Die Maßnahmen müssen in einem großen zusammenhängenden Grünland-Areal liegen, da viele der Arten über einen großen Aktionsradius verfügen.

Unter Berücksichtigung entsprechender Ausgangswertigkeiten sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung auf einer Fläche von ca. 46 – 53 ha umzusetzen.

Die Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 für Wiesenlimikolen können im Wiedbrok und im Niederblockland durchgeführt werden. Diese Gebiete sind fachlich für die Durchführung von Maßnahmen zur Kohärenzsicherung geeignet. Die Flächennutzungsplanänderung stellt darum hierfür Flächen im Wiedbrok nach § 5(2)10. BauGB dar. Im Blockland sollen diese Maßnahmen auf Flächen im Eigentum des Vorhabenträgers oder durch Vertragsnaturschutz sichergestellt werden. Die entsprechenden ausreichenden Regelungen sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu treffen. Auf eine Darstellung im Flächennutzungsplan wird darum verzichtet.

7 VERMEIDUNG, VERMINDERUNG UND KOMPENSATION DER ZU ERWARTENDEN ERHEBLICHEN NACHTEILIGEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

7.1 VERMEIDUNGS- UND VERMINDERUNGSMAßNAHMEN

Folgende Maßnahmen, die bei der vorliegenden Planung zu berücksichtigen sind, führen zu einer Vermeidung von Beeinträchtigungen des mit dem Straßenneubau verbundenen Eingriffs:

MENSCH

- Schallschutzmaßnahmen

BIOTOPE, VÖGEL

- Beibehaltung der derzeitigen Wasserstände in den Grünlandflächen
- Optimierung der Trassenlage parallel zum Grabensystem
- Anlage der Baustraßen nur im Trassenbereich
- Anlage der Baustelleneinrichtungsflächen am GVZ bzw. am Rand der Wiedbrokstraße
- Verzicht der Sandentnahme im Wiedbrok und in der Stromer Feldmark
- Errichtung von Schutzwänden für die Avifauna im Bereich der Ochtumquerung zur Minimierung von Verlusten durch Vogelschlag
- Verzicht auf Bepflanzung der Böschungsbauwerke mit Gehölzen

FISCHE, LIBELLEN, AQUATISCHE WIRBELLOSE

- Optimierung der Trassenführung
- Wiederherstellung der Verbindungsfunktion von Gräben
- Neugestaltung des Gewässersystems im Anschluss an die Bauarbeiten
- Erhalt der Verbindungsfunktion des Mühlenhauser Fleets
- Verzicht auf Bepflanzung der Böschungsbauwerke mit Gehölzen
- Vermeidung der direkten Einleitung der Straßenoberflächenabwässer und aus dem Baustellenbetrieb in das Grabensystem

SONSTIGE TIERARTEN

- Installation von Leitzäunen für Amphibien

BIOTISCHE ERTRAGSFUNKTION

- Keine Vermeidung möglich

GRUNDWASSERSCHUTZFUNKTION

- geordnete Sammlung, Vorklärung und Ableitung des Straßenoberflächenwassers
- Sicherung eines ordnungsgemäßen Baubetriebes

BIOKLIMATISCHE AUSGLEICHSFUNKTION

- Keine Vermeidung möglich

LANDSCHAFTSERLEBNISFUNKTION

- Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild der Marsch.

7.2 KOMPENSATIONSMABNAHMEN

7.2.1 MABNAHMENKONZEPT

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 nachfolgend schutzgutbezogen dargestellt.

BIOTOPTYPEN

Eine Kompensation der Eingriffe kann mit der Entwicklung von Grünland-Graben-Arealen durch Extensivierung mit dem Entwicklungsziel „mesophiles Grünland“ und „Feuchtgrünland“ sowie durch Vernässung von Grünlandstandorten und Neuanlage bzw. Optimierung von Grabenstrukturen oder der Durchführung eines ökologischen Grabenräumprogramms (ca. 2 km Gräben) erreicht werden (s. PGG 2004a).

Über Maßnahmen zur Biotopwertsteigerung können die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen und weiteren Tierarten (Amphibien, Libellen) ebenfalls kompensiert werden.

VÖGEL

Bei der Konzipierung von Maßnahmen sind die artspezifischen Habitat- und Nutzungsansprüche durch Gestaltungsmaßnahmen (bspw. Anlage von Flachgewässern) oder Nutzungsaufgaben (Regulierung der Nutzung, Mahdzeitpunkt) zu berücksichtigen. Die Maßnahmen müssen in einem großen zusammenhängenden Grünland-Areal liegen, da viele der Arten über einen großen Aktionsradius verfügen. Brut- und Rastvögel können durch Vernässung von Grünland bei gleichzeitiger Bewirtschaftung mit Nutzungsaufgaben und Anlage von Wasserflächen gefördert werden. Die Maßnahmen sind mit denen zur Biotopwertsteigerung kombinierbar. In Gebieten mit guten Siedlungsdichten, aber schlechten Reproduktionserfolgen von Wiesenvögeln können diese durch Durchführung eines Gelegeschutzprogramms und begleitende Maßnahmen zur Verbesserung des Lebensraums (Bereicherung der Grünlandstruktur, Schaffung eines Nutzungsmosaiks, Anlage von Kleingewässern) kompensiert werden.

LANDSCHAFTSBILD/ERHOLUNG

Mögliche Maßnahmen sind die Entwicklung größerer, zusammenhängender Grünland-Grabenkomplexe mit extensiver Nutzung und von naturnahen Graben- und Röhrichtstrukturen. In der Regel ist davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes über biotopwertsteigernde Maßnahmen mitkompensiert werden können. Da besondere Funktionen betroffen sind, sind weitergehende Maßnahmen durchzuführen.

Maßnahmen zur Gestaltung und Strukturierung des Landschaftsbildes durch Gehölzpflanzungen widersprechen den Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebiets Niedervieland. Daher werden Gestaltungs- und Strukturierungsmaßnahmen (s. PGG 2004a) in den Randbereichen (Stromer Landstraße, Wiedbrokstraße) durchgeführt.

7.2.2 FLÄCHEN FÜR KOMPENSATIONSMABNAHMEN

Große Teile des Niedervielands III sowie im Naturschutzgebiet Brokhuchting sind im Flächennutzungsplan Bremen 1983 in der Fassung vom 31.05.2001 als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

vorgesehen. Dort sind umfangreiche Maßnahmen bereits realisiert und z. T. hohe Wertigkeiten vorhanden. Aufgrund dieser bereits bestehenden z. T. hohen Wertigkeiten, der Vorbelastungen und der mittelfristigen Realisierung von weiteren Projekten ist es nicht möglich, ausreichend große, zusammenhängende Flächen im Niedervieland und im Wiedbrok für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zu finden, die zudem die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes und des Gebietes von Gemeinschaftlicher Bedeutung berücksichtigen. Der entstehende Kompensationsbedarf kann daher in diesen Gebieten nicht bzw. nur teilweise umgesetzt werden. Für das Schutzgut Landschaftsbild/Erholung sind in den Randbereichen Maßnahmen möglich.

Die „Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung“ empfiehlt die Ochtumniederung südlich des Duntzenwerder bis nach Schohasbergen als Raum für Kompensationsmaßnahmen der B 212n. Die nördliche und südliche Ochtumniederung eignet sich grundsätzlich für Maßnahmen zur Biotopwertsteigerung und zur Kompensation von Beeinträchtigungen der besonderen Funktionen der Avifauna. Eine räumliche Nähe und die zur Kompensation der besonderen Funktionen der Avifauna erforderliche Ungestörtheit und Großräumigkeit sind im Zusammenhang mit dem Niedervieland gegeben. Diese Flächen stehen für Kompensationsmaßnahmen jedoch aufgrund der fehlenden Zustimmung der zuständigen Gebietskörperschaft zur Zeit nicht zur Verfügung.

Aufbauend auf der „Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung Weser- und Ochtumniederung“ werden im Bereich Bookholzberg/Lemwerder beidseitig der B 212 (ca. 900 ha) sowie entlang der Ollen (ca. 365 ha) Flächen für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen untersucht. Es handelt sich dabei um ausgedehnte Grünland-Grabenareale, die in ihrer naturräumlichen Ausstattung mit den Gebieten „Niedervieland“ und „Blockland“ vergleichbar sind. Aufgrund der Aussagen der agrarstrukturellen Entwicklungsplanung und der Ergebnisse von ökologischen Datenerhebungen ist davon auszugehen, dass sowohl die Kompensation von Eingriffen in Biotoptypen als auch in besondere Funktionen vollständig auf den derzeit untersuchten Flächen möglich ist. Die Gemeinden Lemwerder und Berne haben ihre Bereitschaft bekundet, derartigen Maßnahmen im Bereich ihrer Gebietskörperschaft zuzustimmen. Die Maßnahmen fügen sich in ein Gesamtkonzept für die B 212n, wie es im länderübergreifenden Kompensationskonzept Bremen/Niedersachsen dargestellt ist.

Der Landschaftsrahmenplan Landkreis Wesermarsch (LK Wesermarsch 1992) sieht im vorgesehenen Bereich als Schutzzweck die „Erhaltung und Entwicklung eines Wiesenvogelbrut- und -lebensraumes und der dort vorkommenden, das gesamte Gebiet durchziehenden Gräben als Lebensstätte von artenreicher Flora und Wasserfauna mit vorhandenen oder zu entwickelnden gut ausgebildeten und zonierten Beständen verschiedener Grabengesellschaften“ vor. Zudem wird auf besonderen Handlungsbedarf für Konzepte zur Grabenunterhaltung hingewiesen. Die Gemeinde Lemwerder hat diese Zielaussage in ihren Landschaftsplan (PGG 1994) übernommen.

Die Kompensation der Beeinträchtigungen von Biotoptypen und von besonderen Funktionen der Avifauna wird auf den genannten Flächen in den Gemeinden Berne/Lemwerder durchgeführt. Maßnahmen zur Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden in den Randbereichen des EU-Vogelschutzgebietes Niedervieland auf stadteigenen Flächen durchgeführt.

8 HINWEISE AUF SCHWIERIGKEITEN, DIE BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN AUFGETRETEN SIND

Das Verkehrsvorhaben B 212n erstreckt sich über die Bundesländer Bremen und Niedersachsen. Dadurch ergibt sich ein erhöhter Abstimmungsbedarf im Rahmen der verschiedenen Planungsstufen. Die betrachteten Varianten durchlaufen die jeweiligen Bundesländer in unterschiedlicher Länge und die einzelnen Schutzgüter sind in unterschiedlicher Intensität davon betroffen. Die hier zugrunde gelegten Unterlagen (s. Kap. 0) hatten den Fokus auf die Auswirkungen des Projekts in Bremen zu richten. Für die Auswirkungen des bremischen Teils der B 212n auf niedersächsische Flächen kann daher nur eine überblicksartige Auswirkungsprognose aufgestellt werden. Die landesplanerische Feststellung von 1996 wird derzeit in einem Raumordnungsverfahren überprüft. Eine detaillierte Prognose muss im Rahmen der Ausarbeitung von Unterlagen in Niedersachsen erfolgen.

9

GEPLANTE MAßNAHMEN DER ÜBERWACHUNG

Die endgültige Festlegung von Art und parzellenscharfer Lage der Kohärenzsicherungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gem. § 17 FStrG. Die Überwachung der Maßnahmen (Erfassung der Vegetationsentwicklung, von Wiesenbrutvögeln und des Rastgeschehens) wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens definiert und sichergestellt.

Die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung werden im Rahmen der Berichtspflichten über die Entwicklung der NATURA 2000 Gebiete gemäß Art. 17 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) überwacht.

10 ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG DES UMWELTBERICHTS

Die Deputation für Bau hat am 26.01.2001 einen Planaufstellungsbeschluss für die 100. (neu: 64.) Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen (1983) gefasst.

Die B 212n soll als Verbindung zwischen der Autobahn A 281 und dem Unterweserraum gebaut werden. Im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen (Stand 2004) ist das Vorhaben 2003 in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft worden - allerdings mit dem Zusatz „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“. Die B 212n wird in ost-westlicher Richtung vom Güterverkehrszentrum (GVZ) in Richtung nördlich der Ortschaft Strom geführt. Sie verbindet die A 281 im Bereich der Anschlussstelle GVZ-West mit der links der Weser geplanten B 212n.

In einer länderübergreifenden Grobprüfung (Ochtumniederung / Niedervieland) wurden in drei Korridoren verschiedene Varianten zum Trassenverlauf der B 212n untersucht. Auf der Grundlage der durchgeführten Abschätzung der Umweltauswirkungen hinsichtlich der Schutzgüter nach UVPG und der Eingriffswirkungen nach §11 des Bremischen Naturschutzgesetzes wird ersichtlich, dass alle Varianten deutliche, nachteilige Umweltauswirkungen haben und zu erheblichen und nachhaltigen Eingriffen in Natur und Landschaft führen. Um die aus Umweltgesichtspunkten günstigste Trasse zu ermitteln, wurden zunächst die Trassenkorridore bewertet. Anschließend wurden einzelne Varianten ausgewählt, die schutzgutbezogen und getrennt voneinander betrachtet und einem detaillierten Variantenvergleich unterzogen wurden.

Im Ergebnis sind die wesernahen Trassen auf Grund einer Vielzahl von Nachteilen nicht realisierbar. Varianten mit Übergabepunkt Mühlenhaus bieten die geringsten Beeinträchtigungen von bremischen Ortschaften, sind jedoch wegen der hohen Betroffenheit von Natur und Landschaft (s. EU-Schutzgebiete) nicht weiter zu verfolgen. Weiterhin sind diese mit höheren Durchgangsverkehren für Deichhausen verbunden. Daher wurden vor allem im Bereich des Übergabepunktes Stedinger Brücke Varianten vertieft untersucht.

Im Ergebnis sind sowohl die Varianten, die direkt auf die Stedinger Brücke zulaufen (VAR 3, Optimierte VAR 3) als auch die sog. Boxenlaufstalltrasse, die ca. 225 m nördlich die Ortschaft und die Ochtum quert, EU-rechtlich weiterverfolgbar. Die Boxenlaufstalltrasse zeigt jedoch deutlich geringere Beeinträchtigungen für die Ortschaft Strom durch Verkehrsbelastungen.

Die Auswirkungen der B 212n werden schutzgutbezogen dargestellt. In Bezug auf die Biotoptypen sind in erster Linie Grünland-Graben-Areale betroffen. Zudem werden Brutstandorte wertvoller Vogelarten und Rastgebiete durch die B 212n beeinträchtigt. Beeinträchtigungen weiterer Tierarten wie Grabenfische, Amphibien und Libellen resultieren vor allem aus der Überbauung von Grabenlebensräumen. Die B 212n hat auch Auswirkungen auf das Deichvorland der Ochtum. Insbesondere Vögel und Erholungsfunktionen werden beeinträchtigt.

Des Weiteren werden Böden zusätzlich versiegelt und überbaut. Erhebliche Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt aufgrund der Bauweise im Überschüttverfahren und der Bodenverhältnisse (Klei) finden voraussichtlich nicht statt.

Bau, Anlage und Betrieb der B 212n haben erhebliche Auswirkungen auf die Bevölkerung. Durch Lärmemissionen wird die Freizeit- und Erholungsfunktion im Niedervieland und das Landschaftsbild beeinträchtigt. Im Bereich der Ortschaft Strom werden ohne Lärmschutzmaßnahmen die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung für allgemeine Wohngebiete überschritten. Luftschadstoffe werden sich großräumig verteilen.

Durch die Verlagerung der Verkehrsströme auf die B 212n kommt es an der Stromer Landstraße zu starken Entlastungen, die in der Summe voraussichtlich die neuen Belastungen am Rand der Ortschaft Strom deutlich überwiegen.

Es wird eine mittelalterliche Wurt überbaut.

Ohne Realisierung der B 212n wird es zu einer deutlichen Zunahme der verkehrlichen Belastung auf der Stromer Landstraße auch unabhängig vom Bau der Weserquerung BAB A 281 und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen bzw. -immissionen kommen. Dies ist u. a. durch den Verkehr des Güterverkehrszentrums begründet.

Die B 212n hat erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ zur Folge. Die dafür erforderlichen kohärenzsichernden Maßnahmen sind der EU-Kommission nach Beschlussfassung zu melden.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen sind im Wesentlichen eine Trassenoptimierung parallel zum bestehenden Grabensystem, die Anlage der Baustraßen im Trassenbereich und eine Wiederherstellung des Grabensystems. Weiterhin sollte die Trasse landschaftsgerecht eingebunden werden. Insbesondere auch über kohärenzsichernde Maßnahmen ist der Netzzusammenhang von NATURA 2000-Flächen zu sichern.

Zur Kompensation der nach der Durchführung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach der bremischen Eingriffsregelung und kohärenzsichernde Maßnahmen vorzusehen, wie z.B. die Entwicklung von Grünland-Graben-Arealen. Die Beeinträchtigungen von Brutvögeln können durch Vernässung oder Extensivierung von Grünland oder mit Durchführung eines Gelegetenschutzprogramms kompensiert werden. Für die Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sind Gestaltungs- und Strukturierungsmaßnahmen im Eingriffsbereich und dessen Umfeld durchzuführen.