

15. Januar 2014 | Hannover



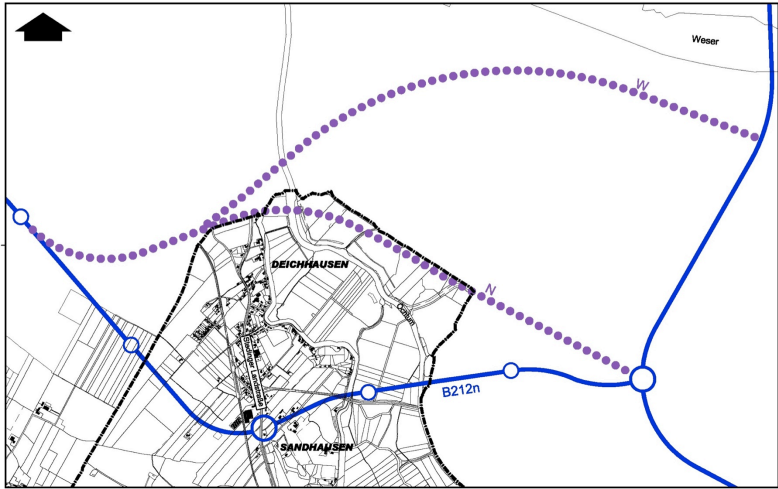
**Argumente für ein neues ROV zur B212n**

# Inhalt

- 1 Verkehr + Städtebau
- 2 Naturschutz
- 3 Konsequenzen für die Variantenwahl

# 1 Verkehr + Städtebau

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 4



1) Landesplaner. Feststellung der Vorzugsvariante, 27.4.2009, Nord- und wesernahe Variante

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ↔

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 5

**Landesplanerische Feststellung 27.4.2009  
Festlegung der Vorzugsvariante B 212n**

Bild 1  
zeigt die B 212 neu in der im ROV festgestellten Trasse sowie – generalisiert - die 'Nordvariante' und eine Weservariante

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 6

The map displays the city of Delmenhorst with several proposed road routes. A yellow line represents the planned B 212n route, and a blue line represents the planned A 281 route. Other routes are shown in purple and brown, labeled as West 1, West 1.1, West 2, West 2.1, West 3, West 4, Ost 1, and Ost 2. A legend in the bottom left corner defines the symbols: a grey outline for 'Grenzen Gebietskörperschaften', a yellow line for 'geplante B 212n', a blue line for 'Bundesstraßen', a brown line for 'Bundesautobahnen (Bestand / Planung)', a purple line for 'Varianten OU Delmenhorst', and a dashed purple line for 'Untervarianten OU Delmenhorst'. A black box with white text in the bottom right of the map area reads '2) Mögliche Trassen der OU Delmenhorst'.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 7

**Mögliche Trassen OU Delmenhorst**

Bild 2  
zeigt die A 281, die B 212 neu sowie mögliche Trassenführungen der OU  
Delmenhorst gemäß Scoping-Unterlage vom 24.4.2012

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 8

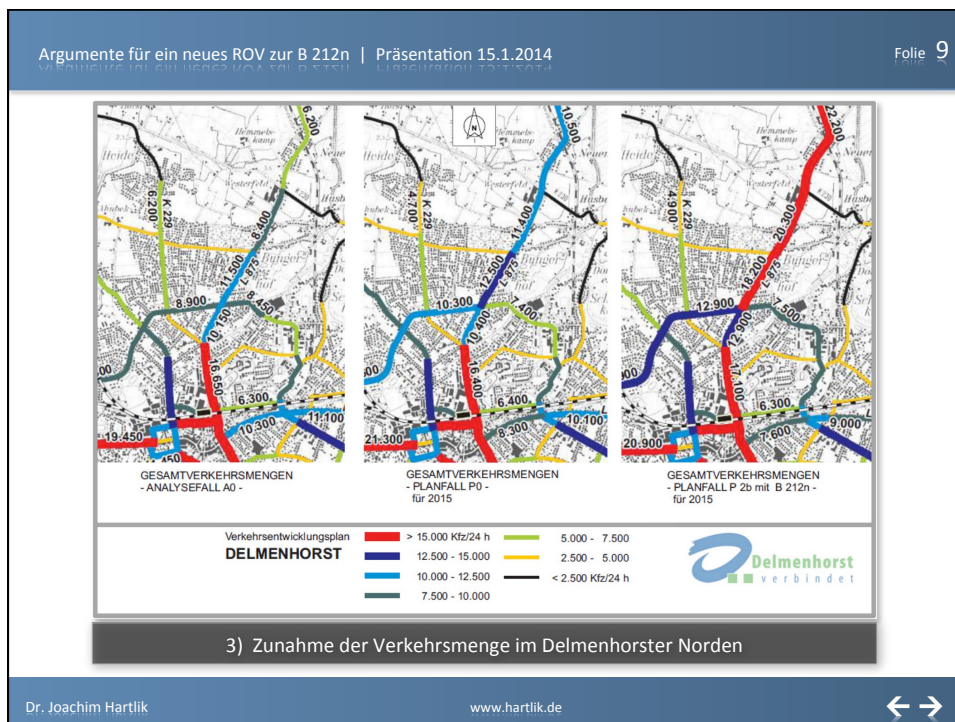
**Auswirkungen der Vorzugsvariante B 212n auf das nördliche Delmenhorster Stadtgebiet**

**Aussagen der landesplanerischen Feststellung**

- Zunahme der Verkehrsmenge im Stadtnorden > 110 %
- Lärmbelastung tlw. bis 70 dB(A) tagsüber, jedenfalls aber höher als die Grenzwerte der 16. BImSchV
- bzgl. Staubimmissionen keine Untersuchung, sondern nur Analogieschlüsse

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ← →





Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 10

**Zunahme der Verkehrsmenge im Delmenhorster Norden**  
 Von 10.500 Kfz/Tag (Planungsnullfall 2015)  
 auf 22.200 Kfz/Tag (Prognose mit A 281/B 212neu ROV)  
 gleich + **111 %**  
 (Quelle PGT 2013, Ergebnisse bezogen auf 2015)

**Aussagen der landesplanerischen Feststellung (S. 91 f.)**

- Verkehrszunahme auf der Stedinger Straße von 11.500 kfz/24 h auf 21.600 Kfz/24 h bis zur Kreuzung Friedenstraße.
- In Neuendeel Zunahme auf 22.400 Kfz/24 h.
- Zunahme LKW in Neuendeel von 800 auf 3.400 LKW/24 h.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 11

**M.1**

- Schwerverkehrslenkung
- Fahrbahnausbauten
- Nutzervorteil emissionsarme Lkw

Ziele:

- Minderung Lärm u. Abgas
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Geschwindigkeitsreduzierung

Nachteile:

- hohe Investitionen
- Widerstände im Verkehrsfluss
- Behinderungen im internen Wirtschaftsverkehr

**M.2**

- dynamische Abbiegeverbote
- Unterbindung Schleichverkehrs z.B. durch Einbahnstraßensysteme
- dynamische LSA-Steuerung

Ziel:

- Sperrung bestimmter Straßen
- Lärmschutz an Einrichtungen

Nachteile:

- hohe Investitionen
- Verdrängung des Verkehrs in bisher unbesetzten Gebiete

**M.3**

- Lkw-Leitsystem
- Lkw-Fahrverbot mit dynamischem Zeichen 253
- verkehrsabhängige Geschwindigkeit

Ziel:

- Lärmschutz der Wohnbevölkerung
- Lärmschutz an Einrichtungen (Krankenhäuser)
- Verkehrsfluss durch verkehrsabhängige Geschwindigkeit

Nachteile:

- Behinderung des internen Wirtschaftsverkehrs
- erhöhter Überwachungsdruck
- hohe Investitionen

4) Untauglichkeit des Maßnahmenkonzepts der landesplaner. Feststellung

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 12

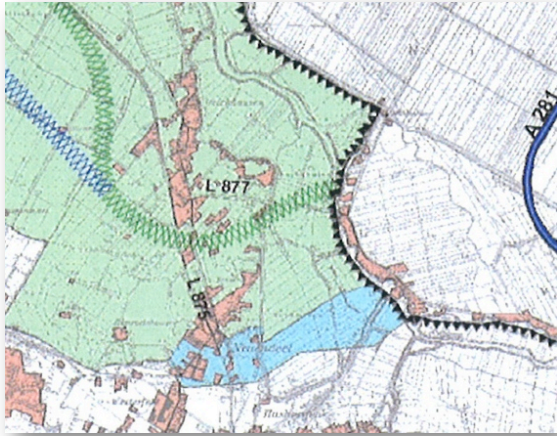
**Untauglichkeit des Maßnahmenkonzepts der landesplanerischen Feststellung (S. 94), nämlich:**

- Durchfahrtsverbote
- Abbiegeverbote
- Umwegfahrten
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Wegweiseranpassungen
- Anpassung eines dynamischen Leitsystems
- straßenraumbezogene Baumaßnahmen

Die der Entscheidung für die Trassenwahl zugrunde liegenden Vorstellungen zur Verkehrsregelung im Delmenhorster Stadtgebiet sind illusionär, da sie den innerstädtischen Verkehr erdrosseln. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt würde massiv eingeschränkt, gewerbliche Abwanderungen in das Umland mit Gewerbesteuerausfällen wären zu erwarten. Das mit dem MI vereinbarte kommunale Konsolidierungsprogramm stünde infrage.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 13



6) Unterer Untersuchungsraum ROV B212 neu

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 14

Das Stadtgebiet von Delmenhorst wurde überhaupt nicht erfasst.

Bild 6 unterer Untersuchungsraum im ROV B 212 neu  
(Grafik aus der UVS zur LF 2009)

UVS=Umweltverträglichkeitsstudie 2007, Bioconsult Bremen, zum  
Raumordnungsverfahren der B 212neu

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 15

7) Untersuchungsraum UVS / ROV B212 neu

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 16

**Bild 7 Untersuchungsraum UVS / ROV B212 neu**

Die grüne Fläche markiert den Untersuchungsraum aus der UVS 2009 im Rahmen der landesplanerischen Feststellung. Das Stadtgebiet von Delmenhorst ist vollständig ausgespart.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 17

8) Untersuchungsraum OU Delmenhorst

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 18

**Bild 8 Untersuchungsraum OU Delmenhorst**

Dass die Auswirkungen der Straßenneuplanung auf die Ortslagen untersucht werden müssen, zeigt der Untersuchungsraum zur OU Delmenhorst, in dem – sachgerecht - die Betroffenheit in der Ortslage von Ganderkese in die Berücksichtigung des Untersuchungsraumes Schutzgut Mensch einbezogen worden ist.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de



Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 19

Baugebiete II. Bebauungsplänen und entspr. § 34 BauGB

- WS Kleinsiedlungsgebiete
- WR Reine Wohngebiete
- Allgemeine Wohngebiete
- §34 Wohngebiete nach § 34 BauGB
- Flächen für den Gemeinbedarf

SONSTIGES

- Untersuchungsraum UVS 2007

9) Schützenswerte + lärmempfindliche Nutzungen entlang der L 875

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 20

### Schützenswerte und lärmempfindliche Nutzungen entlang der L 875 im Stadtgebiet Delmenhorst

Bild 9

Entlang der von der Verkehrszunahme auf der Stedinger Landstraße (nördlicher Teil) und Stedinger Straße, sowie weiterführend, Friedensstraße, Dwostraße usw. betroffenen Quartiere befinden sich zahlreiche Wohngebiete, die bezüglich ihre Belastungszunahme nicht in die Abwägung eingestellt wurden.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 21

Baugebiete lt. Bebauungsplänen und entspr. § 34 BauGB

- WS Kleinsiedlungsgebiete
- WR Reine Wohngebiete

10) Unberücksichtigte schützenswerte Nutzungen im Norden Delmenhorsts

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 22

**Hinweise auf gesundheitsgefährdenden und unzumutbaren Verkehrslärm im Norden von Delmenhorst in der landesplanerischen Feststellung**

S. 92: „Hinsichtlich der Lärmbelastung zeigt eine orientierende Einschätzung für die L875 im Straßenabschnitt mit der höchsten Verkehrsbelastung im Bereich Neuendeel, dass **Lärmpegel von 70 dB (A) tags** erreicht werden können. Die Realisierung der B 212n führt in dieser Beziehung somit zu einer immissionsschutzrechtlichen Konfliktlage.“

S. 93: „In der vorliegenden Planung **kann** auf der Grundlage der o.g. Immissionsabschätzung des Vorhabenträgers **nicht vorausgesetzt werden, dass in den vorhandenen wohnbaulich genutzten Bereichen, die vom Lärmzuwachs auf der L875 und Nebenstraßen betroffen sind, gesunde Wohnverhältnisse im Sinne des §1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB in jedem Fall gewahrt bleiben werden.** So zeigt eine orientierende Einschätzung, dass die zu erwartenden Immissionswerte **über dem Grenzwert von 64 dB (A) tags** liegen, der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für **Dorf- und Mischgebiete** festgelegt sind. Auch wenn die 16. BImSchV vorliegend wie oben dargestellt nicht unmittelbar angewendet werden kann, bietet sie eine Orientierung auch für die raumordnerische Bewertung, weil sie der gesetzgeberischen Wertung Rechnung trägt, dass Dorf- und Mischgebiete neben der Unterbringung von (nicht wesentlich) störenden Gewerbebetrieben auch dem Wohnen dienen und die hierauf zugeschnittenen Immissionsgrenzwerte für den Regelfall gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt sind.“

S. 95: „In der raumordnerischen Beurteilung ist abschließend festzustellen, dass es zum einen variantenunabhängig zu einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung im nördlichen Delmenhorster Straßennetz insbesondere der Stedingger Straße kommt. **Bezogen auf den Durchgangsverkehr kann insofern dem mit der Maßnahme verfolgten verkehrlichen Nebenziel einer möglichst weitgehenden Entlastung von Ortslagen nicht im gesamten Planungsraum entsprochen werden.** Andererseits ist auf der Grundlage der überörtlichen verkehrlichen Funktion der Stedingger Straße als Landesstraße, der vielschichtigen, in wesentlichen Aspekten auch positiven Auswirkungen auf die Belange der Stadt Delmenhorst, sowie des noch auszuschöpfenden Potentials flankierender verkehrlenkender Maßnahmen nicht festzustellen, dass die zusätzliche verkehrliche Belastung der Stedingger Straße auf der Ebene der raumordnerischen Betrachtung insgesamt als unzumutbar und nicht hinnehmbar einzustufen ist.“

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 23

**Fehlende Bewältigung der Verkehrsproblematik, fehlende Lösungsansätze**

Die landesplanerische Feststellung räumt die gravierenden Verkehrslärmprobleme ein, ohne eine Lösung anzubieten. Das Ausmaß der Verkehrslärmprobleme wird nicht erkannt, da nur die Zumutbarkeitsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete (54/64 dBA) zugrunde gelegt werden. Tatsächlich befinden sich an der L 875 in Delmenhorst jedoch mehrere Wohngebiete, für die 49/59 dBA gelten.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 24

**Rechtliche Konsequenzen: Fehlende Bewältigung der Zunahme des Verkehrslärms auf der L 875 (Stedinger Straße und Stedinger Landstraße)**

Landesplanerische Feststellung, S. 91 ff.:

- Verkehrszunahme auf der Stedinger Straße von 11.500 Kfz/24 h auf 21.600 Kfz/24 h bis zur Kreuzung Friedenstraße.
- In Neuendeel Zunahme auf 22.400 Kfz/24 h, Zunahme LKW in Neuendeel von 800 auf 3.400 LKW/24 h.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →



Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 25

- Verkehrslärm im Bereich Neuendeel 70 dB(A) tagsüber.
- Im weiteren Verlauf Werte über 64 dB(A) tagsüber.
- Gesunde Wohnverhältnisse bleiben nicht in jedem Fall gewahrt.
- Keine umfassende bzw. abschließende Bewältigung der Konfliktlage auf der Ebene der Raumordnung möglich. Dem verkehrlichen Nebenziel einer möglichst weitgehenden Entlastung von Ortslagen kann daher nicht im gesamten Planungsraum entsprochen werden.



Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 26

**Rechtliche Einordnung**

16. BImSchV, § 2:

	Tag	Nacht
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 27

**BVerwG, 17.3.2005, 4 A 118/04 und OVG Rheinland-Pfalz, 20.1.2010, 8 C 10350/09:**

Auswirkungen auf das **nachgeordnete Straßennetz** müssen im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden, wenn es einen unmittelbaren Ursachenzusammenhang gibt. Werte der 16. BImSchV sind Orientierungswerte für die Abwägung im nachgeordneten Straßennetz.

**Gesundheitsgefährdung**  
70 dB(A) tagsüber  
60 dB(A) nachts (entsprechend § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV)

OVG Rheinland-Pfalz, 20.01.2010, 8 C 10350/09, Rz. 64;  
BVerwG, 15.12.2011, 7 A 11/10, Rz. 30 f.;  
VGH Baden-Württemberg, 25.4.2012, 5 S 927/10, Rz. 49

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 28

**Eingriff in die kommunale Planungshoheit**

BVerwG, 17.3.2005, 4 A 118/04, Rz. 18: Die kommunale Planungshoheit ...

(...) ist jedenfalls dann tangiert, wenn sich die Lärmzunahme nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auf wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind. Dabei ist nicht erforderlich, dass die nachteiligen Wirkungen für das betroffene Gebiet - blieben sie ohne Schutzmaßnahmen unbewältigt - die Gemeinde zur Umplanung zwingen. **Schon das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen ist ein schutzwürdiger kommunaler Belang** (vgl. BVerwG, Urteil vom 1. Juli 1988 - BVerwG 4 C 49.86 - BVerwGE 80, 7 <13 f.>). (...)

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 29

**Fehlende Bewältigung der Feinstaubproblematik**

Luftschadstofftechnische Untersuchung für den Neubau der B 212n, 20.12.2006,  
Büro für Lärmschutz

- Keine Messungen, sondern Zugrundelegung typisierter Vorbelastung für mittel belastetes Freiland
- Abschätzung der Vorbelastung und Prognose der Zusatzbelastung nur für PM<sub>10</sub>

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 30

**Vorbelastung**  
Untersuchter Straßenabschnitt auf der L 875: gerade Außerortsstraße, guter Ausbaugrad, ohne oder mit lockerer Randbebauung, mittlere Geschwindigkeit  
77 km/h, 8500 Kfz/24h, Prognosejahr 2015

Abstand vom Fahrbahnrand 10 m	16,4 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>2,5</sub> -Anteil (bei 70 % PM <sub>2,5</sub> in PM <sub>10</sub> )	11,5 µg/m <sup>3</sup>

**Zusatzbelastung PM<sub>10</sub> bei Verwirklichung der B 212n (21.600 Kfz/24 h)**

am Fahrbahnrand	1,783 µg/m <sup>3</sup>
10 m vom Fahrbahnrand	1,073 µg/m <sup>3</sup>

**Gesamtbelastung PM<sub>10</sub>**

am Fahrbahnrand	18,18 µg/m <sup>3</sup>
10 m vom Fahrbahnrand	17,47 µg/m <sup>3</sup>

**Gesamtbelastung PM<sub>2,5</sub> (bei 70 % PM<sub>2,5</sub> in PM<sub>10</sub>)**

am Fahrbahnrand	12,72 µg/m <sup>3</sup>
10 m vom Fahrbahnrand	12,23 µg/m <sup>3</sup>

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 31

**Nationales Ziel zur Expositionsreduzierung bis 2020 laut UBA 15 %**

Vorbelastung PM <sub>2,5</sub>	11,5 µg/m <sup>3</sup>
Reduktionsziel	9,8 µg/m <sup>3</sup>

**Fazit:**  
PM<sub>2,5</sub> müsste gegenüber dem Istzustand um 1,72 µg/m<sup>3</sup>, gegenüber dem Planzustand um rund 2 µg/m<sup>3</sup> reduziert werden. Stattdessen würde die B 212n Zusatzbelastungen von 0,75 bis 1,25 µg/m<sup>3</sup> verursachen.

BVerwG, 9.6.2010, Az. 9 A 25/09, A 44:  
Einhaltung der Grenzwerte muss im Rahmen des Abwägungsgebots berücksichtigt werden; die Erreichung der Grenzwerte muss trotz des Straßenbauvorhabens möglich sei. Offen, ob dies auch für das nationale Ziel zur Expositionsreduzierung gilt.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 32

**Gesetzliche Grundlagen**

§ 5 Abs. 5 der 39. BImSchV:

(5) <sup>1</sup>Ab dem 1. Januar 2020 **ist** zum Schutz der menschlichen Gesundheit ein nationales Ziel für die Reduzierung der PM<sub>2,5</sub>-Exposition **einzuhalten**. <sup>2</sup>Die Höhe dieses Ziels ist vom Wert des Indikators für die durchschnittliche PM<sub>2,5</sub>-Exposition nach § 15 im Referenzjahr 2010 abhängig. <sup>3</sup>Die Beurteilung wird gemäß **Anlage 12** Abschnitt B vom Umweltbundesamt vorgenommen.

Zur Begriffsbestimmung siehe § 1 Nr. 23 der 39. BImSchV:

23. "nationales Ziel für die Reduzierung der Exposition" ist eine prozentuale Reduzierung der durchschnittlichen Exposition der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland, die für das Bezugsjahr mit dem Ziel festgesetzt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu verringern;

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 33

**In Anlage 12 wird in Abhängigkeit von dem Ausgangswert ein bestimmtes Reduktionsziel angegeben:**

**B. Nationales Ziel, auf das die Exposition reduziert werden soll**

Ziel, auf das die Exposition gegenüber dem AEI 2010 reduziert werden soll		Jahr, ab dem das Ziel für die Reduzierung der Exposition erreicht werden soll
Ausgangswert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Reduktionsziel in Prozent	2020
< 8,5 = 8,5	0 %	
= 8,5 - < 13	10 %	
= 13 - < 18	15 %	
= 18 - < 22	20 %	
> 22	Alle angemessenen Maßnahmen, um das Ziel von 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erreichen	

Ergibt sich als Indikator für die durchschnittliche Exposition ausgedrückt in Mikrogramm pro Kubikmeter im Referenzjahr 8,5 Mikrogramm pro Kubikmeter oder weniger, ist das Ziel für die Reduzierung der Exposition mit Null anzusetzen. Es ist auch in den Fällen mit Null anzusetzen, in denen der Indikator für die durchschnittliche Exposition zu einem beliebigen Zeitpunkt zwischen 2010 und 2020 einen Wert von 8,5 Mikrogramm pro Kubikmeter erreicht und auf diesem Wert oder darunter gehalten wird.

**Das Umweltbundesamt hat als AEI 2010 den Wert von 16  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  errechnet. Das Reduktionsziel bis 2020 beträgt demnach 15 % gegenüber der Vorbelastung.**

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

2

Naturschutz

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 35

Überblick mit den Varianten V 6, V 12 und V 3 optim.

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ↔

Detailed description: This is a topographic map of a region near the Weser river. Three proposed variants for a new ROV (Riverbank Protection) are shown: 'V6 = Nordvariante' (blue line), 'V12 = ROV-Vorzugsvariante' (red line), and 'Variante 3 optim' (yellow line). The map includes labels for 'Niederer', 'WESER', 'Duntzen', 'Niedervieland', 'Wiedbrot', 'Stromer Feldmark', and 'Brokhuchting'. A dashed line labeled 'A 281' is also visible.

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 36

Karte 1a) Wiedbrot Zerschneidung durch V 12

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de) ↔

Detailed description: This map shows a detailed view of the 'Wiedbrot' area, which is shaded in green. A red line representing 'V12 = ROV-Vorzugsvariante' crosses through the area. A text box indicates 'Restfläche ca. 83 ha'. Other labels include 'Duntzen - Vorder-/Hinterwerder', 'Niedervieland', 'Stromer Feldmark', 'Brokhuchting', 'WESER', 'LUNGER', 'KÖNIGLICH', 'WITTRINGEN', and 'HAUSEN'.



Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 37

**Karte 1a**

zeigt, dass bei der landesplanerisch festgestellten Vorzugsvariante ohne Einbeziehung des Störbands der A 281 eine Fläche von **81 ha** im südlichen Wiedbrok verbleibt. Diese verbleibende Fläche würde nach PGG 2008 a ausreichen, um die Funktionsfähigkeit des Wiedbrok als Nahrungsfläche für Brutvögel aufrecht zu erhalten.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 38

The map displays the Wiedbrok area with various land use zones. A blue line labeled 'V Variante 3 optim' crosses the area. A green hatched area is labeled 'Restfläche ca. 61 ha'. Other labeled areas include 'Niedervieland', 'Wiedbrok', 'Stromer Feldmark', and 'Brokhuhting'. The Weser river is visible on the right side of the map.

**Karte 1b) Wiedbrok Zerschneidung durch V 3 opt.**

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 39

**Karte 1b**

zeigt, dass bei der den Wiedbrok südlicher schneidenden Variante 3 (opt.) (ohne Einbeziehung des Störbands der A 281) eine Fläche von **61 ha** im südlichen Wiedbrok verbleibt. Diese verbleibende Restfläche von 61 ha führte in PGG 2008a zu der Feststellung, dass

*„die verbleibenden Räume nördlich und südlich der Trasse zu klein sind, um künftig auch vollständige Funktionen als Nahrungsrevier für die genannten Arten wahrzunehmen.“*

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 40

Karte 1c) Wiedbrok Zerschneidung durch V 12, A 281

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →





Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 43

**Karte 1 d**

zeigt, dass bei der Nordvariante unter Einbeziehung des Störbands der A 281 eine Fläche von **109 ha** im südlichen Wiedbrok verbleibt.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 44

**Habitatschutzrechtlicher Vergleich Nord- und Vorzugsvariante**

aus Planungsgruppe Grün 2008 (abgekürzt: PGG 2008a)

**B 212n  
Raumordnungsverfahren  
Flächennutzungsplanänderung**

Überprüfung der Variantenauswahl  
hinsichtlich der Auswirkungen auf  
Natura 2000-Gebiete sowie hinsichtlich  
artenschutzrechtlicher Belange

10. April 2008

Bezeichnungen:

- Variante 12 in PGG 2008a = Vorzugsvariante landesplanerische Feststellung
- Variante 3 (opt.) in PGG 2008a = Trassenführung durch den Wiedbrok südlich der Vorzugsvariante
- Variante 6 in PGG 2008a = Nordvariante

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 45

**Auswirkungen auf das VSG Niedervieland**

PGG 2008a S. 11:

Die Zerschneidungswirkung der den Wiedbrok weiter südlich durchlaufenden Variante 3 (opt.) ist so ungünstig, dass

*„die verbleibenden Räume nördlich und südlich der Trasse zu klein sind, um künftig auch vollständige Funktionen als Nahrungsrevier für die genannten Arten wahrzunehmen.“*

Die Zerschneidungswirkungen der nördlicher verlaufenden Variante 12

*„fallen aufgrund der Lage im nördlichen Wiedbrok weniger ins Gewicht, da im Wiedbrok ein ausreichend großer Raum verbleibt, der entsprechende Funktionen wahrnehmen kann. Durch die Variante 12 sind zudem weniger Arten betroffen. Diese Argumentation gilt in erhöhtem Maße auch für die Variante 6 (s. Karte A3-5).“*

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 46

**Schlussfolgerungen für den Vergleich zwischen der Vorzugsvariante (PGG 2008a = Variante 12) und der Nordvariante (PGG 2008a = Variante 6)**

Der Variantenvergleich in PGG 2008a stellt auf die Größe der verbleibenden zusammenhängenden Fläche im Wiedbrok ab.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 47

**Aussagen aus der landesplanerischen Feststellung**

S. 81:  
*Aber auch zwischen den Varianten 3, 6 und 12 sind noch hinreichende Unterschiede feststellbar, um eine zwingende Vorzugswürdigkeit der Varianten 12 und 3 zu begründen. **Variante 3 wird dabei aufgrund des eingeschränkten Entwicklungspotentials des Wiedbroks als Wiesenvogellebensraum zwar in der Tendenz als geringfügig negativer beurteilt als Variante 12, dies wird in der raumordnerischen Betrachtung allerdings zunächst nicht als so gewichtig bewertet, als dass es einen zwingenden Ausschluss von Var. 3 zur Folge haben könnte.***

S. 86:  
Insgesamt kommt ein raumordnerischer Vergleich der Varianten 3/12 mit der Variante 6 zu dem Ergebnis, dass neben den europarechtlichen Erfordernissen des Natura 2000- Gebiets- und Artenschutzes auch bei Berücksichtigung der aufgeführten gesamtplanerischen Aspekte die Vorzugswürdigkeit der Variante 12 bzw. 3 gegenüber der Variante 6 aus raumordnerischer Sicht bestätigt werden kann. **Maßgeblich sind dabei insbesondere die aufgezeigten Vorteile hinsichtlich der verkehrlich / städtebaulichen Auswirkungen auf den Ortsteil Deichhausen infolge der gravierenden Belastungsunterschiede auf der L 875, hinsichtlich der besseren Abwicklung des dominierenden Verkehrsstromes Delmenhorst-Bremen sowie hinsichtlich der Auswirkungen auf den Ochtumpolder, die bei entsprechender Gewichtung die mit ihr verbundenen Nachteile hinsichtlich der städtebaulichen Trennwirkungen und der landwirtschaftlichen Belange überwiegen.**

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 48

**Rechtliche Bewertung**

Unter Einbeziehung des Störbands der A 281 führt die Vorzugsvariante aufgrund der Flächenbewertung des Wiedbrok in PGG 2008a zu einem Funktionsverlust der verbleibenden Teilflächen als Nahrungsrevier für die Brutvögel.

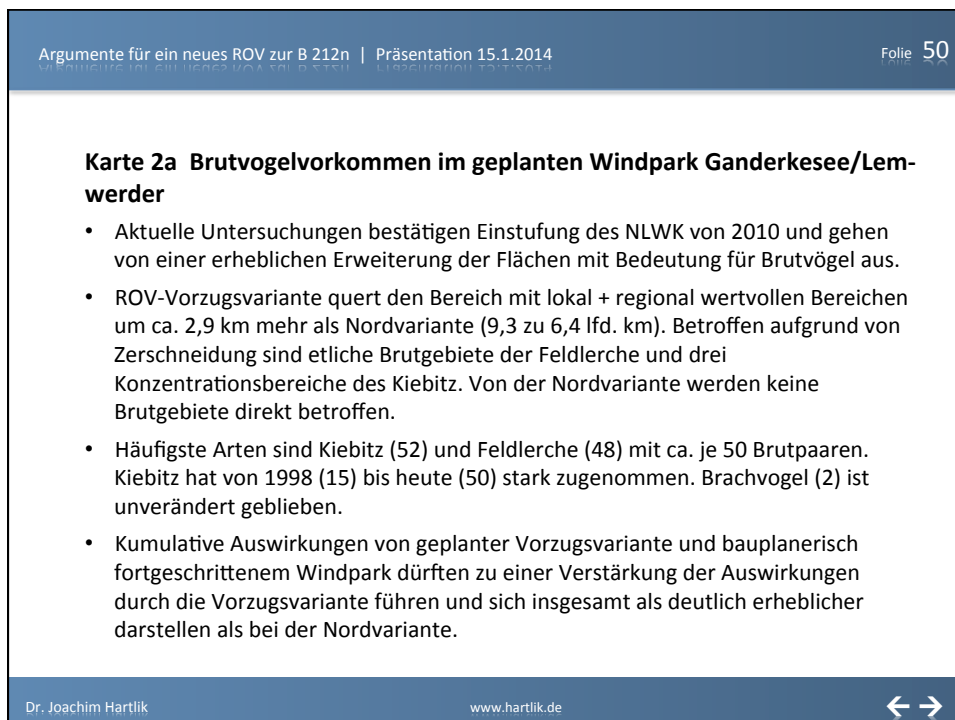
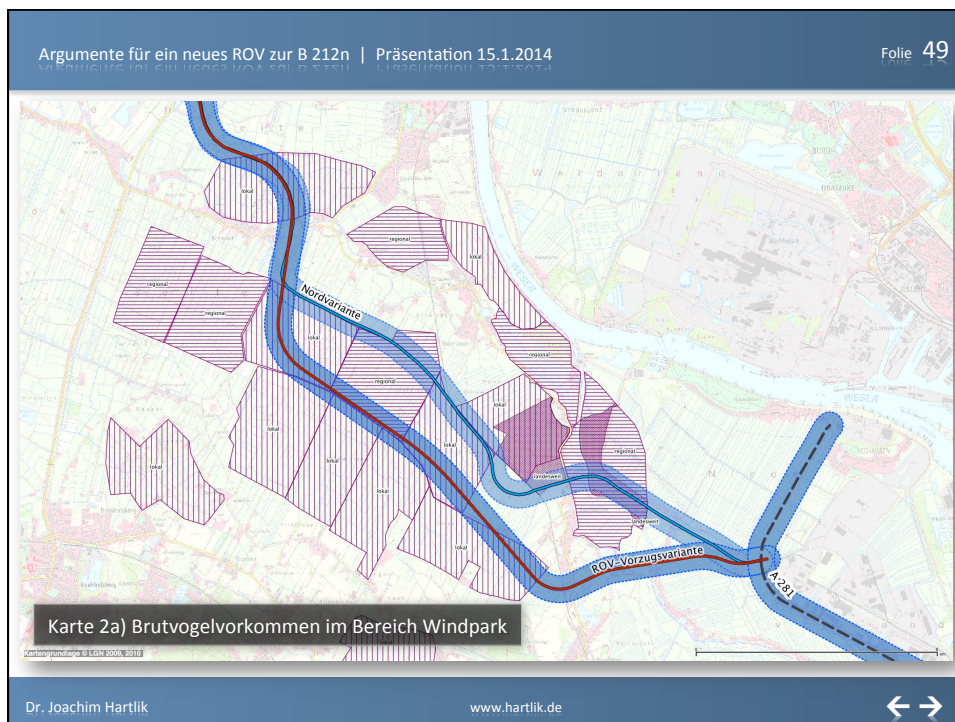
Dies wird in der landesplanerischen Feststellung bei der Variantenauswahl nicht berücksichtigt. Angesichts des tendenziellen rechtlichen Vorrangs des Habitatschutzrechts gegenüber sonstigen Belangen ist dies ein Fehler bei der Variantenauswahl. Die Nordvariante (PGG 2008a Var. 6) hat diese Wirkung auf das Vogelschutzgebiet nicht.

Die Auswirkungen der Nordvariante auf den Ortsteil Deichhausen wären gravierend. Diese Auswirkungen entfallen weitgehend, wenn die OU Delmenhorst verwirklicht wird. Gleiches gilt für die Abwicklung des dominierenden Verkehrsstromes Delmenhorst-Bremen. Es verbleiben die gravierenderen Auswirkungen der Nordvariante auf den Ochtumpolder.

Auf der anderen Seite verbleiben die mit der Vorzugsvariante verbundenen Nachteile hinsichtlich der städtebaulichen Trennwirkungen und der landwirtschaftlichen Belange.

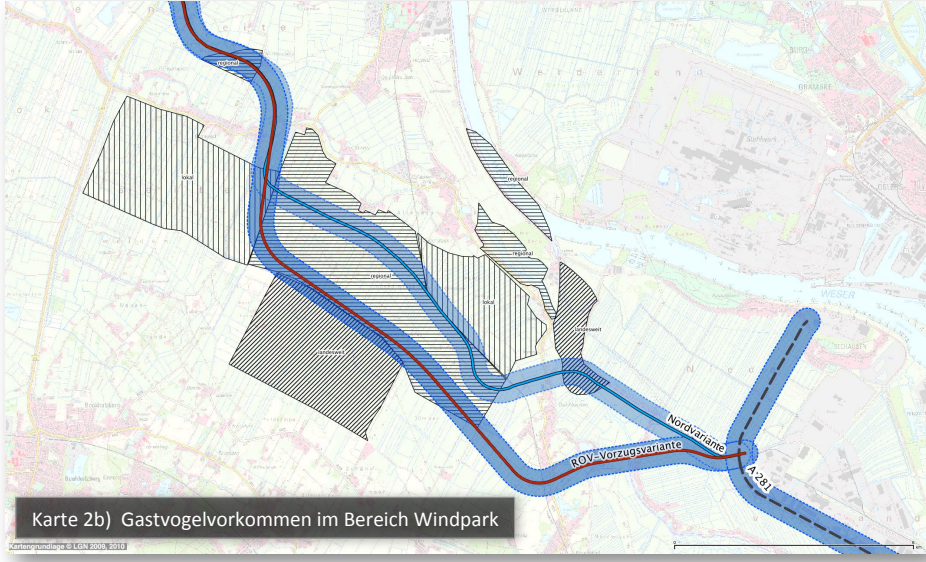
Somit sprechen weit überwiegende Abwägungsgesichtspunkte für die Nordvariante.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →





Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 51



Karte 2b) Gastvogelvorkommen im Bereich Windpark

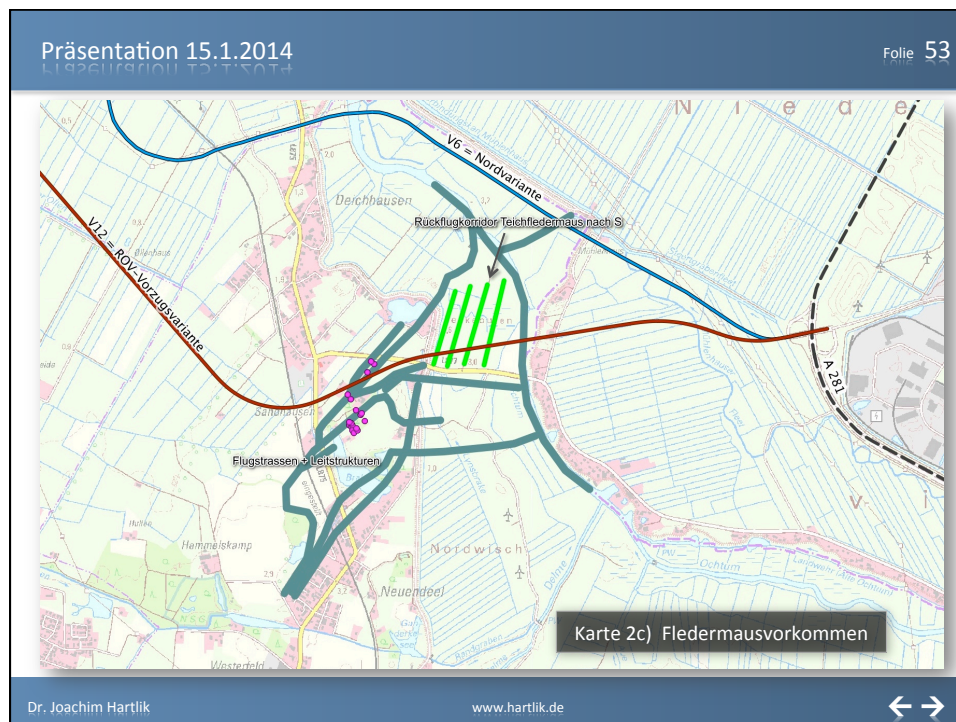
Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

Präsentation 15.1.2014 Folie 52

**Karte 2b Gastvogelvorkommen im geplanten Windpark Ganderkesee/ Lemwerder**

- Auch hier liegt die Vorzugsvariante ungünstiger in den Gebieten mit hoher bzw. landesweiter Bedeutung für Gastvögel. Dominierend ist auch hier der Kiebitz mit von 1.569 Tieren, gefolgt von Saatgans (1.081).
- Auch hier ist eine Verstärkung aufgrund kumulativer Wirkungen durch die WEA zu rechnen, die bei der Vorzugsvariante erheblicher ausfallen dürfte, da sie die Gastvogelbereiche mit mehreren hundert Individuen teilweise zentral quert.
- Auffällig bei der Bestandsaufnahme ist, dass größere Gastvogelbestände nur in größeren Abständen von Gehöften, Gehölzbeständen und Straßen registriert werden konnten.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de

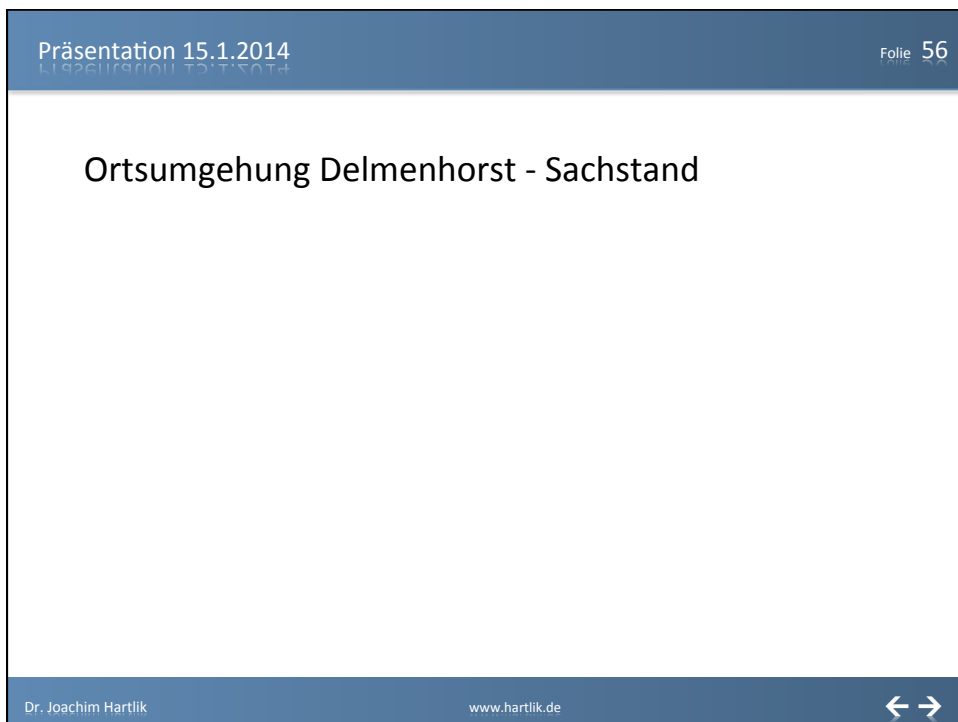
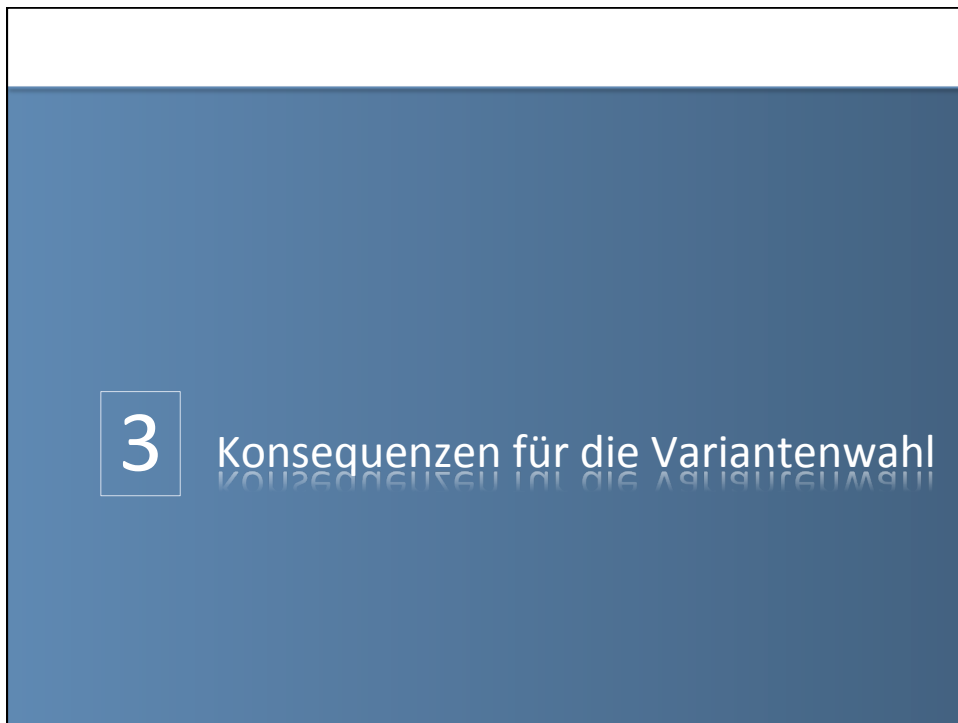


Präsentation 15.1.2014 Folie 54

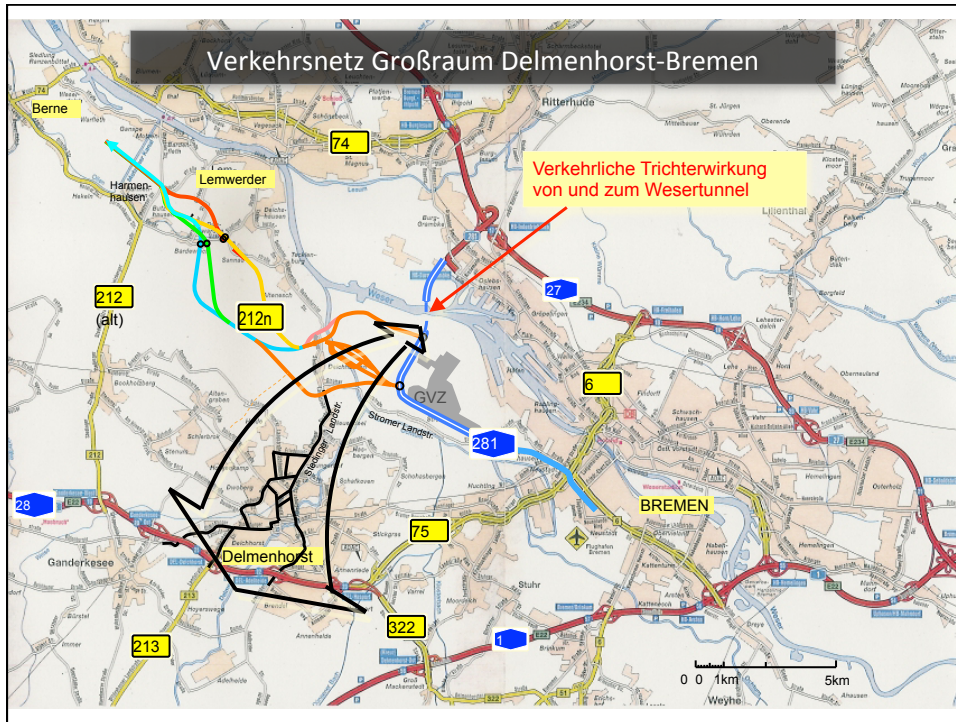
### Karte 2c) von Fledermäusen in Deichhausen/Sandhausen

- Vorhandene Flugstraßen und Leitstrukturen werden in erheblich höherem Ausmaß von der Vorzugsvariante gequert als von der Nordvariante. Insbesondere der Rückflugkorridor der Teichfledermaus wird weiträumig gekreuzt sowie die Leitstrukturen für Abendsegler, Wasserfledermaus, Langohren und Rohhaut-fledermaus, ferner Zwerg- und Breitflügelfledermaus. Mit 7 nachgewiesenen Fledermausarten, von denen mindestens 4 reproduzieren, ist der Bereich Sandhausen ein Funktionsraum besonderer Bedeutung.
- Gutachten Göttsche (2009) steht in seinen Aussagen denen der PGG (2008) entgegen:
  - PGG führt Lenkkonzept/Querungshilfen an, um Auswirkungen der Vorzugsvarianten zu begrenzen – nach Göttsche liegen damit jedoch keine Erfahrungswerte über die Wirksamkeit vor.
  - Entsprechendes Konzept müsste ggf. zur teilweisen Aufständigung der Trasse führen, was den Variantenvergleich zugunsten der Nordvariante verschiebt.
  - Entsprechende Maßnahmen wie die besonders erfolgversprechenden ausreichend dimensionierten Unterführungen werden überhaupt nicht diskutiert.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de







Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014

Folie 58

**Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 00 00, 53170 Bonn

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Oldenburg  
Kaiserstr. 27  
26122 Oldenburg

über

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Geschäftsbereich Kompetenzzentrum  
Cottbuser Chaussee 76 A  
30453 Hannover

über

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

**Betreff:** B 212n, Harmenhausen - L.Gr. NUHB - A 281 (AS Bremen-Strom)  
- Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG

**Bezug:** Gemeinsamer Antrag der Länder Niedersachsen und Bremen auf Linienbestimmung nach § 16 FStrG - Schreiben vom 26.04.2010, Az.: L-2-22-21/31 201-B 212neu  
Aktenzeichen: SIB 21/72131/91212-1217697  
Datum: Bonn, 05.01.2011  
Seite 1 von 2

Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) hat ergeben, dass sich durch einen Bau der B 212n Harmenhausen - A 281 (AS Bremen-Strom) erhebliche verkehrliche Probleme in Delmenhorst ergeben.

Das Ergebnis der VWU zeigt einen verkehrswirtschaftlichen Nutzen und die verkehrliche Notwendigkeit einer Westumfahrung von Delmenhorst. Sie ist im Hinblick auf eine Lösung der verkehrlichen Situation in Delmenhorst notwendig. Die Untersuchungen haben zudem den Nachweis der Fernverkehrsbedeutung der Westumfahrung erbracht und damit die Basis des Bundeshaushalts begründet.

Seite 2 von 2

Darüber hinaus dient die Westumfahrung von Delmenhorst auch als Zustützlinie für die geplante Wesersperrung im Zuge der A 281.

Aus diesem Grunde wird in der Anschreiben an die zu beteiligenden Bundesressorts aufgenommen, dass die Linie der B 212n bestimmt werden soll mit dem Hinweis, dass eine Westumfahrung von Delmenhorst als eigenständiges Projekt - jedoch ohne eigene Linienbestimmung (dafür nur Linienabstimmung) - im Zusammenhang mit der B 212n zu sehen ist.

Ich bitte, die Planungen für eine Westumfahrung von Delmenhorst aufzunehmen, mit mir abzustimmen und zum gegebenen Zeitpunkt, rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, die Anwendung des § 6 Fernstraßenausbaugesetz zu beantragen.

Die Ressortabstimmung werde ich in Kürze einleiten.

Das Land Bremen (Amt für Straßen und Verkehr) erhält einen Abdruck dieses Schreibens.

Im Auftrag

„Das Ergebnis der VWU ergibt einen verkehrswirtschaftlichen Nutzen und die verkehrliche Notwendigkeit einer Westumfahrung von Delmenhorst“

„Sie ist im Hinblick auf eine Lösung der verkehrlichen Situation in Delmenhorst notwendig.“

„Ich bitte, die Planungen für eine Westumfahrung von Delmenhorst aufzunehmen, mit mir abzustimmen und zum gegebenen Zeitpunkt, rechtzeitig vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, die Anwendung des §6 Fernstraßenausbaugesetz zu beantragen“

Schreiben d. Bundesministerium f. Verkehr, Bau & Städteentwicklung vom 05.01.2011

Dr. Joachim Hartlik [www.hartlik.de](http://www.hartlik.de)

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 59

Die Linienführung der B 212 führt zu erheblichen Beeinträchtigungen von vier Natura 2000-Gebieten.

- Trotz der relativen Kürze des Planungsabschnittes ist in Verbindung mit den übrigen im Verkehrsnetz geplanten Vorhaben eine bedeutsame Beeinträchtigung des Lebensraumverbundes abzusehen. Zur Beurteilung der Zerschneidungswirkungen sind angrenzende Netzplanungen einzubeziehen

Einen nachgewiesenen verkehrswirtschaftlichen Nutzen erfährt eine zusätzliche Umfahrung von Delmenhorst. Beide Maßnahmen stehen in einem unmittelbaren netzkonzeptionellen und planerischen Zusammenhang. Erst mit Realisierung dieser Gesamtmaßnahme bestehend aus B 212 und zusätzlicher Umfahrung lassen sich die Probleme in Delmenhorst nachhaltig und langfristig lösen.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Umfahrung Delmenhorst zur Fortschreibung des Bedarfsplans auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2015 anzumelden. Bei der zeitlichen Disposition der Vorlage der RE-Entwürfe und der Planfeststellungsverfahren bitte ich zu berücksichtigen, dass die Fertigstellung beider Maßnahmen im zeitlichen Zusammenhang zu erfolgen hat.

Auszüge aus der Linienbestimmung vom 13.12.2012

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 60

## Planungsstand B213 OU Delmenhorst

*„Es ist geplant, den Untersuchungsrahmen möglichst bis zur Sommerpause 2012 festzulegen“*

Zitat aus dem Protokoll zur Antragskonferenz am 24.4.2012

*„Der sachliche und räumliche Untersuchungsumfang ist noch nicht festgelegt“*

Zitat aus einer Mail von Herrn Goebel am 20.11.2013, Regierungsvertretung Oldenburg

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 61

### Bedeutung der OU Delmenhorst für die Variantenwahl

Landesplanerische Feststellung S. 86: Gründe für die Vorzugsvariante (Var. 12) gegenüber der Nordvariante (Var. 6):

- Die Nordvariante führt zu einer gravierenden Verkehrsbelastung von Deichhausen.
- Die Nordvariante wäre nicht in der Lage, die Verkehrsströme Delmenhorst-Bremen zufrieden stellend abzuwickeln.
- Die Nordvariante führt zu einer gravierenderen Beeinträchtigung des Ochtumpolders.
- Die Nordvariante ist günstiger hinsichtlich der städtebaulichen Trennwirkung.
- Die Nordvariante ist günstiger hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange.

3 Hauptargumente gegen und 2 für die Nordvariante

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 62

### Änderungen bei Realisierung der OU Delmenhorst

- Die Nordvariante führt zu einer gravierenden Verkehrsbelastung von Deichhausen → **entfällt**
- Die Nordvariante wäre nicht in der Lage, die Verkehrsströme Delmenhorst-Bremen zufrieden stellend abzuwickeln → **entfällt**
- Die Nordvariante führt zu einer gravierenderen Beeinträchtigung des Ochtumpolders.
- Die Nordvariante ist günstiger hinsichtlich der städtebaulichen Trennwirkung.
- Die Nordvariante ist günstiger hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange.

1 Hauptargument gegen und 2 für die Nordvariante

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 63

**Auszug Landesplanerische Feststellung S. 86:**

*Insgesamt kommt ein raumordnerischer Vergleich der Varianten 3/12 mit der Variante 6 zu dem Ergebnis, dass neben den europarechtlichen Erfordernissen des Natura 2000-Gebiets- und Artenschutzes auch bei Berücksichtigung der aufgeführten gesamtplanerischen Aspekte die Vorzugswürdigkeit der Variante 12 bzw. 3 gegenüber der Variante 6 aus raumordnerischer Sicht bestätigt werden kann. **Maßgeblich sind dabei insbesondere die aufgezeigten Vorteile hinsichtlich der verkehrlich / städtebaulichen Auswirkungen auf den Ortsteil Deichhausen infolge der gravierenden Belastungsunterschiede auf der L 875, hinsichtlich der besseren Abwicklung des dominierenden Verkehrstromes Delmenhorst-Bremen sowie hinsichtlich der Auswirkungen auf den Ochtumpolder, die bei entsprechender Gewichtung die mit ihr verbundenen Nachteile hinsichtlich der städtebaulichen Trennwirkungen und der landwirtschaftlichen Belange überwiegen.***

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →

Argumente für ein neues ROV zur B 212n | Präsentation 15.1.2014 Folie 64

**Fazit**

Die Verkehrsprobleme im Norden von Delmenhorst (Verdopplung des innerstädtischen Verkehrs auf der L 875, weiträumige Überschreitung der Lärmgrenzwerte aus der 16. BImSchV, teilweise Überschreitung der Grenzwerte zur Gesundheitsgefährdung, Erhöhung der Feinstaubimmissionen) lassen sich nicht bewältigen.

Die von der Vorzugsvariante verursachten naturschutzfachlichen Probleme sind gravierend: Zerschneidung des Wiedbrok mit der Gefahr des ornithologischen Funktionsverlusts (EU-Vogelschutzgebiet), Auswirkungen auf wertvolle Bereiche für Brut- und Rastvögel, Beeinträchtigung von Fledermaushabitaten. Die Zerschneidung des Wiedbrok ist möglicherweise unüberwindbar. Mindestens müsste der Nachweis gelingen, dass es keinerlei zumutbare Alternative gibt.

Die Planung der OU Delmenhorst stellt die Variantenwahl grundsätzlich in Frage.

Mit der OU Delmenhorst lassen sich voraussichtlich die Verkehrsprobleme im Norden von Delmenhorst lösen.

Damit entfielen jedoch gleichzeitig das entscheidende Argument für die Vorzugsvariante gegenüber der Nordvariante, nämlich die Verkehrsbelastung von Deichhausen.

Da die Nordvariante aller Voraussicht nach naturschutzfachlich günstiger ist, wäre die Vorzugsvariante nicht mehr zu rechtfertigen. Auch die Zerschneidungswirkung der Vorzugsvariante zwischen Deichhausen und Sandhausen spräche gegen die Vorzugsvariante.

Dr. Joachim Hartlik www.hartlik.de ← →