

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Regionaler Geschäftsbereich Nienburg

Bismarckstraße 39 31582 Nienburg

-Tischvorlage –

Verlegung der Bundesstraße 215 zwischen Nienburg und Rohrsen

Nienburg 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Bedeutung der Bundesstraße 215 und vorhandene Situation	3
2	Aussagen des Bedarfsplans und anderer Programme	3
3	Planungsauftrag und bisheriger -ablauf	6
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	7
4.1	Trassierung	7
4.2	Querschnitt	7
4.3	Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	9
4.3.1	Anschluss an das vorhandene Straßennetz	9
4.3.2	Kreuzende Wege, Wirtschaftswegenetz	9
4.3.3	Zufahrten	9
4.4	Ingenieurbauwerke	9
5	Kosten	9

Anlagenverzeichnis:

1. Übersichtskarte (1:25.000) landesplanerisch festgestellte Variante mit aktualisierten Geobasisdaten
2. Lageplan landesplanerisch festgestellte Variante mit aktualisierten Geobasisdaten
 - 2.1. Blatt 1 (1:5.000)
 - 2.2. Blatt 2 (1:5.000)
3. Auszug Verkehrsuntersuchung
4. Landesplanerische Feststellung
5. Projektdossier aus dem Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

1 Bedeutung der Bundesstraße 215 und vorhandene Situation

Die Bundesstraße 215 verläuft von Glissen, Stolzenau über Landesbergen, Nienburg und Verden nach Rotenburg. Als Nord-Süd-Verbindung im Raum Verden - Minden (über die B 482 und B 61) bzw. von Nienburg über die B 6 nach Bremen und Hannover hat die B 215 aufgrund der dortigen Anbindungen an das Autobahnnetz eine große Bedeutung für den überörtlichen Wirtschafts-, Berufs- und Freizeitverkehr.

In der Ortslage Nienburg bildet die B 215 an der Anschlussstelle „Nienburg-Mitte“ der Ortsumgehung Nienburg eine verkehrsbedeutende Verknüpfungsstelle mit den Bundesstraßen B 6 (Hannover – Bremen) und B 214 (Diepholz – Celle).

Die Verkehrsbelastung unmittelbar nördlich der Ortslage Nienburg im Zuge der B 215 wurde 2015 mit 11.610 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 8,5 % ermittelt.

Für die B 214 beträgt die Verkehrsbelastung innerorts 12.004 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,2 %.

Angesichts der allgemeinen Verkehrsentwicklung ist von einer weiteren Verkehrszunahme auszugehen.

Die sich im Bereich der Ortsdurchfahrten Nienburg und Drakenburg überlagernden Nutzungsansprüche an der Bundesstraße 215, wie überregionale Verbindung, Erschließung, Wohnen und Versorgung, sind aufgrund der damit verbundenen starken Verkehrsbelastung nicht mehr verträglich.

Die Bundesstraße 215 und die nahe gelegene Bundesstraße 214 haben darüber hinaus durch ihren Ausbaustandard und ihre geradlinige Führung, mit den dadurch bedingten relativ hohen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr ($V_{85} \approx 60$ km/h), eine starke Trennwirkung für die Nienburger Ortsteile „Nordertor“, „Holtorf“ und „Erichshagen“ (B 214) sowie den benachbarten Ort „Drakenburg“.

Aufgrund dieser Randbedingungen werden weitere verkehrliche oder bauliche Maßnahmen auf der vorhandenen Trasse der B 215, mit dem Ziel Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und Verkehrsqualität zu erhöhen, keine Verbesserung bewirken.

Hinzu kommen zunehmende Immissionsbelastungen im Bundesstraßenverlauf und der Wunsch nach Planungssicherheit für die zukünftige Stadtentwicklung.

2 Aussagen des Bedarfsplans und anderer Programme

Die Verlegung der Bundesstraße 215 nördlich von Nienburg ist nach dem Beschluss der Bundesregierung vom 3. August 2016 aufgrund des außerordentlich hohen Kosten-Nutzen-Faktors (> 10) in den vordringlicher Bedarf innerhalb des Bundesverkehrswegeplanes 2030 eingestuft worden. (Einzelheiten sind dem als Anlage 5 beigelegten Projektdossier zu entnehmen.)

Das Landesraumordnungsprogramm (LROP) 1994 (Stand: 2017) weist die B 215 als Hauptverkehrsstraße aus, stellt aber generell weder Lage noch Dringlichkeit der Verlegung dar. Nach dem LROP sind Ortsumgehungen vor allem erforderlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verminderung von innerörtlichen Umweltbeeinträchtigungen.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2003 (Neuaufstellung für 2019 geplant) ist die Bundesstraße 215 als Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung und die geplante Verlegung zwischen Nienburg und Rohrsen als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Zeichnerisch ist die Vorzugsvariante dargestellt. Sie durchschneidet ein Vorranggebiet für Siedlungsentwicklung auf einer Länge von ca. 1000 m. Im weiteren Verlauf sind Vorsorgegebiete für Landwirtschaft sowie Natur und Landschaft sowie ein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung nördlich Holtorf betroffen.

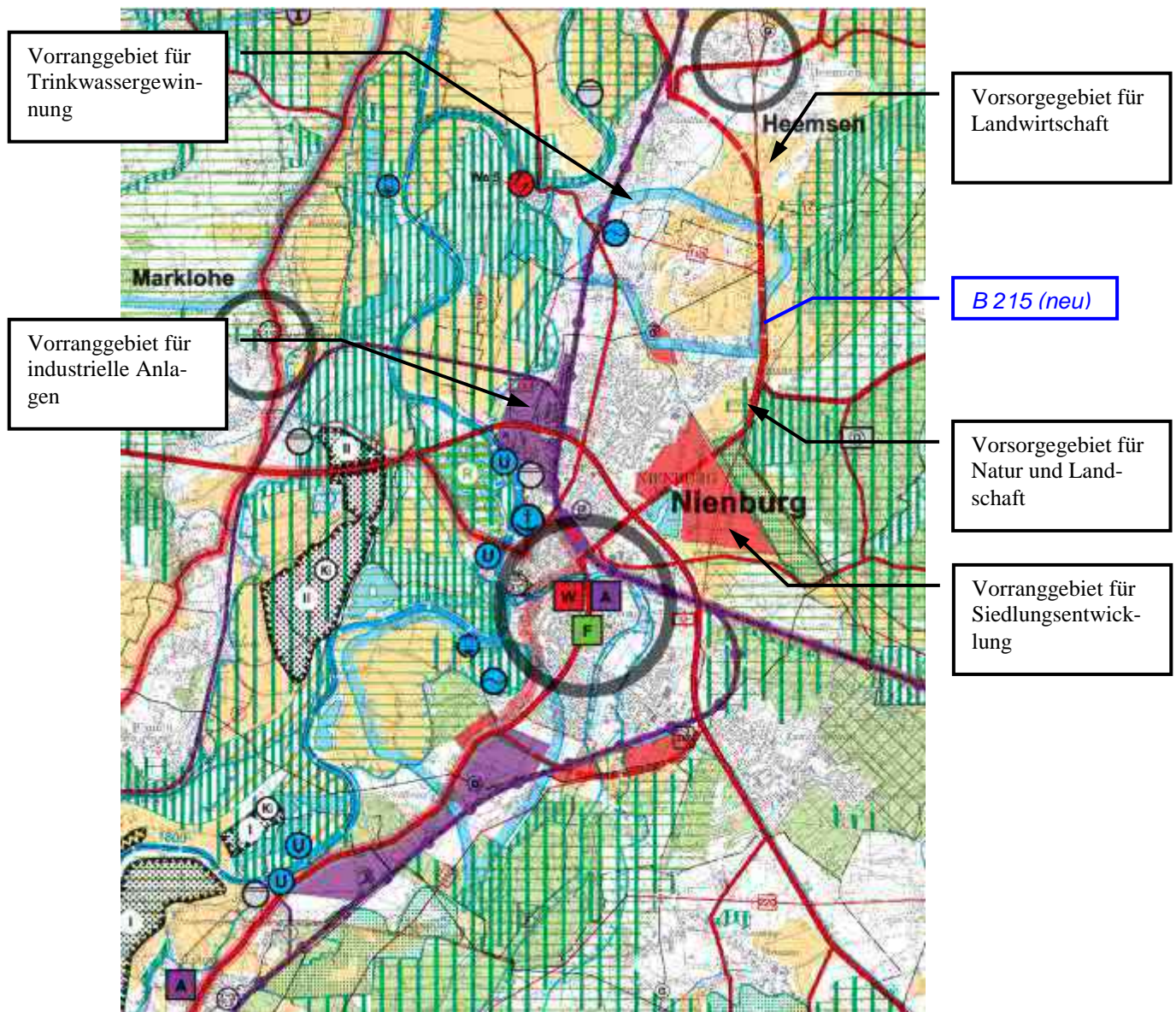


Abbildung 1: Auszug aus der Zeichnerischen Darstellung des RROP Stand 2015

In einer vom Niedersächsischen Landesamt für Straßenbau in Auftrag gegebenen Untersuchung „Be-seitigung von Engpässen im Zuge von Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten in Niedersach-sen (2003)“ ist die B 215 zwischen Minden und Verden in die höchste Dringlichkeitsklasse¹ eingestuft.

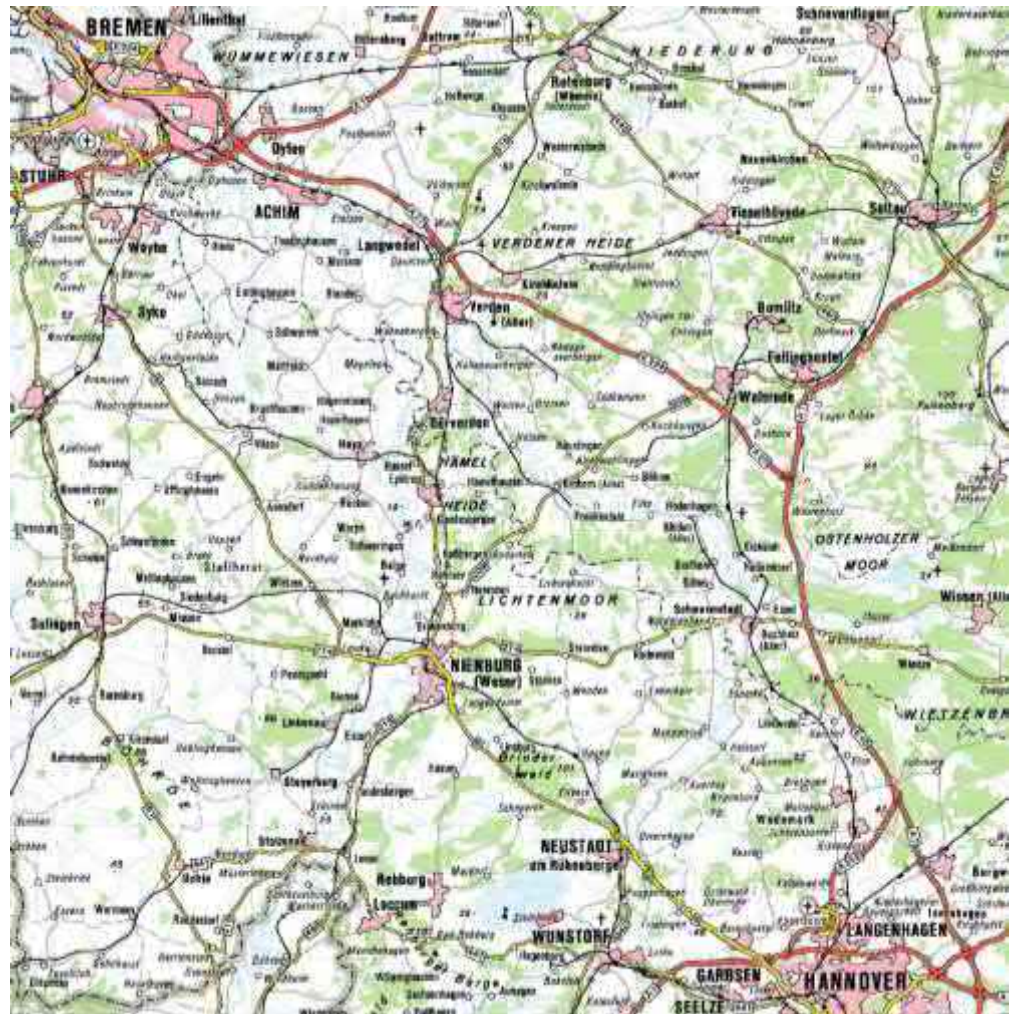


Abbildung 2: Lage im Raum

In einer von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) in Auf-trag gegebenen Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) aus dem Jahre 2013 wurde unter-sucht, wie die Erreichbarkeit der Gemeinden entlang der B 214 zwischen A 1 und A 7 nachhaltig verbessert werden kann. Als empfohlene Teilmaßnahme für die Umsetzung dieser Ziele wurde der Südabschnitt der Ortsumgehung zwischen B 6 und B 214 mit dem Ergebnis untersucht, dass diese künftig etwa 2 Drittel des innerörtlichen Verkehrs aufnehmen wird und damit zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt führen wird. Weiterhin wird vorgeschlagen, dass ca. 1.100 m Über-holfahrtstreifen je Fahrtrichtung vorgesehen werden sollten, um den Anteil der gesicherten Überhol-strecken im Zuge der B 214 zu erhöhen.

¹ Dringlichkeitsklasse 1A: Differenz zwischen Ist- und Soll-Reisegeschwindigkeit > 15 km/h, auffällig bezüglich der Schwerverletztenrate

3 Planungsauftrag und bisheriger -ablauf

Erste Bestrebungen, die Ortsteile Holtorf und Erichshagen der Stadt Nienburg vom Durchgangsverkehr zu entlasten, gab es bereits in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Der Bedarfsplan zum Ausbauplan der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 enthält zwischen Nienburg und der B 209 (Rohrsen) einen 4-spurigen Ausbau in erster Dringlichkeit.

Die Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen ist in den Flächennutzungsplänen der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Heemsen dargestellt.

Nachdem die Stadt Nienburg im Juli 1999 gegenüber dem niedersächsischen Wirtschaftsminister die Bedeutung einer Linienentscheidung für die Planungssicherheit ihrer eigenen Vorhaben dargestellt hat und die Bedeutung der Verlegungsplanung für die Stadt durch ein in Auftrag gegebenes Gutachten untermauert hat, wurde durch den Minister zugesagt, einen entsprechenden Planungsauftrag zu erteilen.

Am 05.01.2000 wurde der Planungsauftrag für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens erteilt, mit dem Ziel der „Linienfindung“ einer neuen Bundesstraßentrasse zwischen den Ortslagen Rohrsen und Nienburg unter Berücksichtigung der Belange Verkehr, Städtebau und Umwelt.

Zur Beurteilung unterschiedlicher Linienführungen der verlegten B 215 wurden eine Verkehrsuntersuchung [Anlage 6] und eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) [Anlage 7] in Auftrag gegeben.

Die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren, in der u.a. der Untersuchungsraum sowie der Umfang und die Qualität der Untersuchungen zur integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt wurden, fand am 09.01.2001 unter Leitung des Landkreises Nienburg statt.

Das Raumordnungsverfahren wurde am 01.06.2005 mit der Landesplanerischen Feststellung der Variante 1 angeschlossen. Eine Abstimmung der Linie mit BMV erfolgte im Rahmen einer Planungsbesprechung am 21.2.2008.

Mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurde die Verlegung der Bundesstraße 215 nördlich von Nienburg in dem Beschluss der Bundesregierung vom 3. August 2016 in den vorrangigsten Bedarf eingestuft.

Mit Datum vom 31.10.2016 wurde dem Geschäftsbereich Nienburg der NLStBV ein entsprechender Entwurfsauftrag zur Herstellung der planungsrechtlichen Absicherung erteilt.

Nach Bestätigung der Landesplanerischen Feststellung aus dem Jahr 2005 hinsichtlich ihrer Aktualität durch den Landkreis Nienburg soll die Entwurfsplanung mit der Grundlagenermittlung im Jahr 2019 beginnen und zügig vorangetrieben werden.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierung

Die Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen wird als überregionale Verbindung der Straßenkategorie LS II zugeordnet. Für die durchgehende Strecke wird damit eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt, die den raumordnerischen Zielsetzungen, den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht wird.

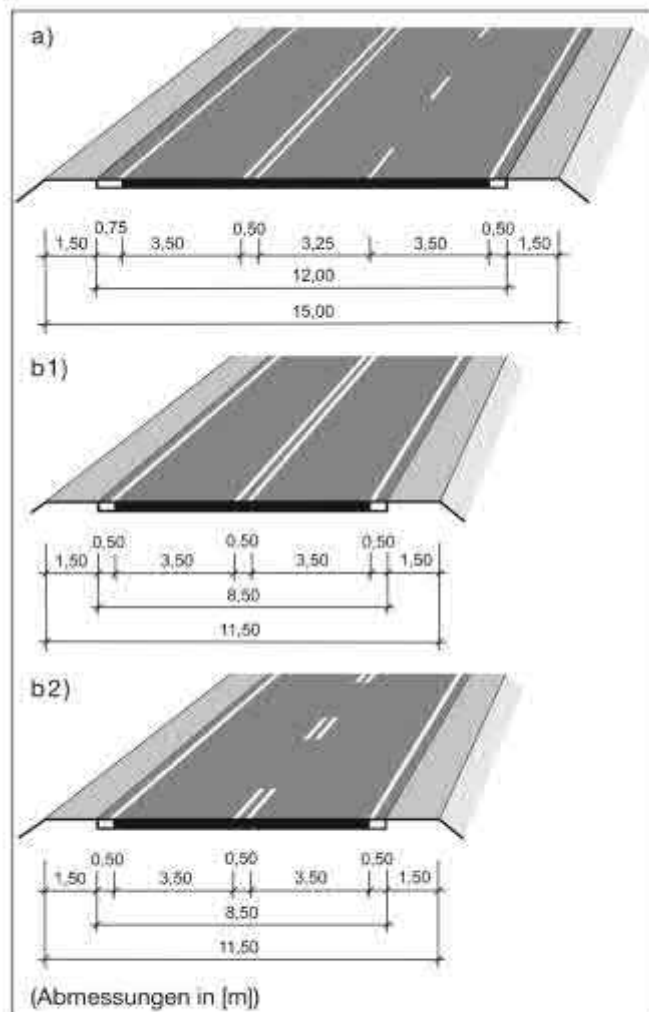
Zwangspunkte für die Linienführung im Grund- und Aufriss sind:

- die Anbindung an die Ortsumgehung im Zuge der B 6 im Knotenpunkt Nienburg-Mitte am Beginn der Baustrecke
- Unterführung des Führser Mühlbaches
- Sportplatzanlagen des Stadtteils Erichshagen
- Archäologisches Denkmal „Wölper Burg“
- Landschafts-/Naturschutzgebiet Krähe
- Bebauung an der Gemeindestraße „Heemser Weg“
- Bebauung im Bereich Drakenburg / Rohrsen
- die Anbindung an die vorhandene B 215 / B209 am Ende der Baustrecke.

Die durchgehende Bundesstraßenstrecke soll mit einer zul. Geschwindigkeit von 100 km/h befahren werden, die an Knotenpunkten den verkehrlichen Anforderungen entsprechend beschränkt werden kann bzw. muss.

4.2 Querschnitt

Entsprechend der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist mit einer Prognoseverkehrsmenge von ca. 12.600 Fz./24h bei ca. 7,2% Schwerverkehr zu rechnen. Aufgrund der Straßenkategorie und dieser starken Verkehrsbelastung ergibt sich nach RAL 2012 eine Entwurfsklasse 2 für die B 215 (neu), der ein Regelquerschnitt RQ 11,5+ zugrunde gelegt wird.

**Bild 6: Regelquerschnitt RQ 11,5+****a) mit Überholfahrstreifen****b1) ohne Überholfahrstreifen mit Fahrstreifenbegrenzung****b2) ohne Überholfahrstreifen mit Leitlinie**

Dieser RQ 11,5+ von insgesamt 11,5 m bzw. 15,00 m (mit Überholfahrstreifen) Kronenbreite setzt sich wie folgt zusammen:

- Richtungsfahrstreifen: 2 x 3,50 m
- Mittelstreifen 1 x 0,50 m
- Überholfahrstreifen 1 x 3,25 m
- Randstreifen: 2 x 0,50 m
- unbefestigter Seitenstreifen (Bankett): 2 x 1,50 m

Ein Überholstreifen ist nach RAL 2012 für mindestens 20 % der Strecke vorzusehen.

4.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

4.3.1 Anschluss an das vorhandene Straßennetz

Die B 215 (neu) wird an insgesamt 3 Knotenpunkten (B 6, B 214 und B 209), die als Kleine Kreisverkehre (Stand: ROVI!) ausgeführt werden sollen, mit dem Bestandsnetz verknüpft. Nach RAL 2012 wären die Knotenpunkte teilplanfrei auszuführen.

4.3.2 Kreuzende Wege, Wirtschaftswegenetz

Die die B 215 (neu) kreuzenden Wirtschaftswege werden durch Wirtschaftswegebrücke überführt bzw. verlegt, wodurch das vorhandene Wirtschaftswegenetz grundsätzlich erhalten bleibt.

4.3.3 Zufahrten

Die im Bereich der verlegten B 215 liegenden Grundstücke werden weiterhin über das vorhandene bzw. neu herzustellende Straßen- und Wegenetz erschlossen. Direkte Zufahrten zur Bundesstraße 215 (neu) sind nicht vorgesehen.

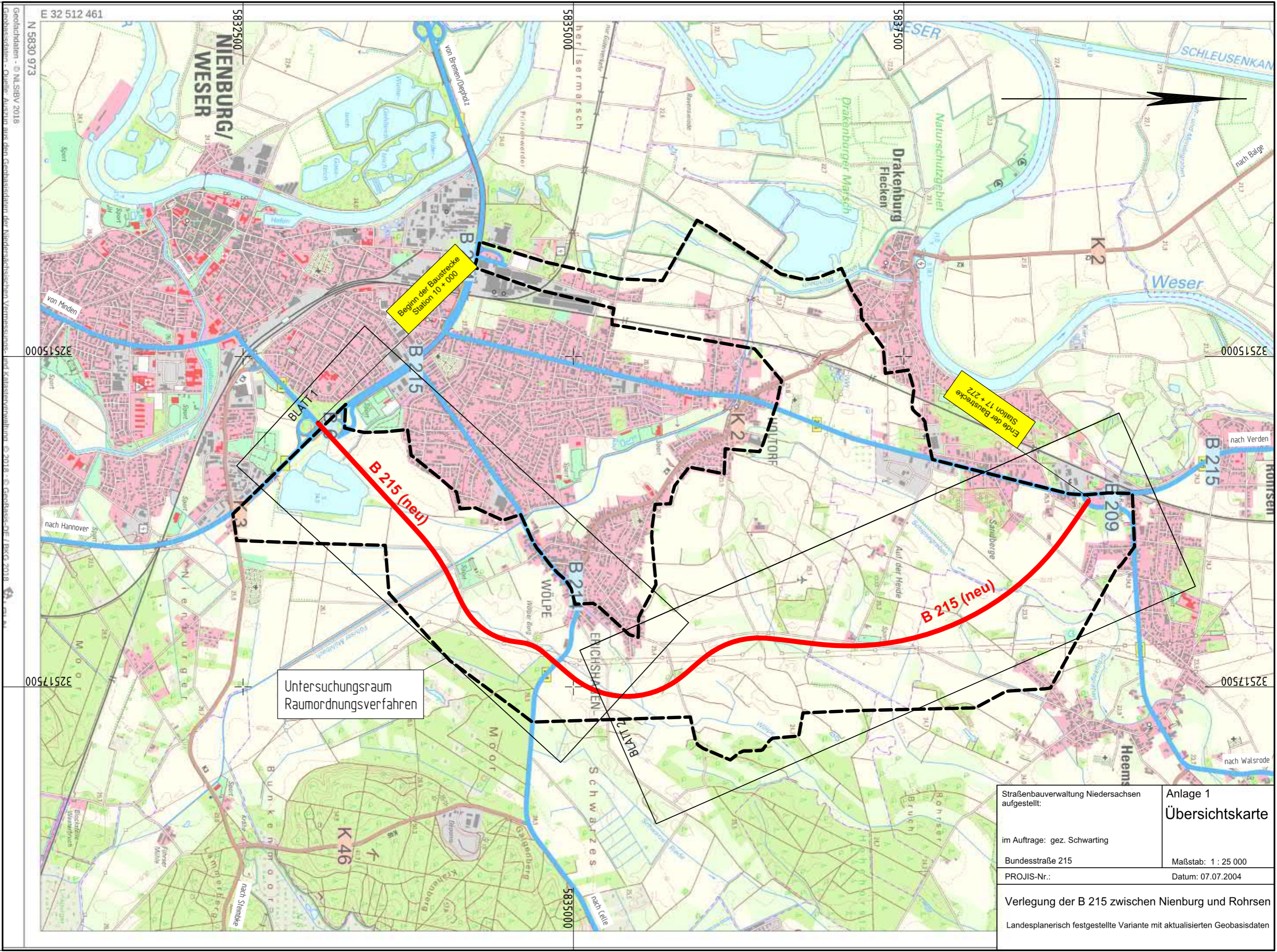
4.4 Ingenieurbauwerke

Im Zuge der verlegten B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen sind insgesamt fünf Brückenbauwerke (Unterführung des Führser Mühlbaches und 4 Wirtschaftswegebrücken) vorgesehen.

5 Kosten

Nach der aktuellen Kostenschätzung werden die Kosten für die Maßnahme mit
ca. 25,0 Mio. Euro veranschlagt.

Bearbeitet:
Nienburg, 09.10.2018 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg Im Auftrage:
gez. Dettmer



Straßenbauverwaltung Niedersachsen aufgestellt:		Anlage 1	
im Auftrage: gez. Schwarting		Übersichtskarte	
Bundesstraße 215		Maßstab: 1 : 25 000	
PROJIS-Nr.:		Datum: 07.07.2004	
Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen			
Landesplanerisch festgestellte Variante mit aktualisierten Geobasisdaten			

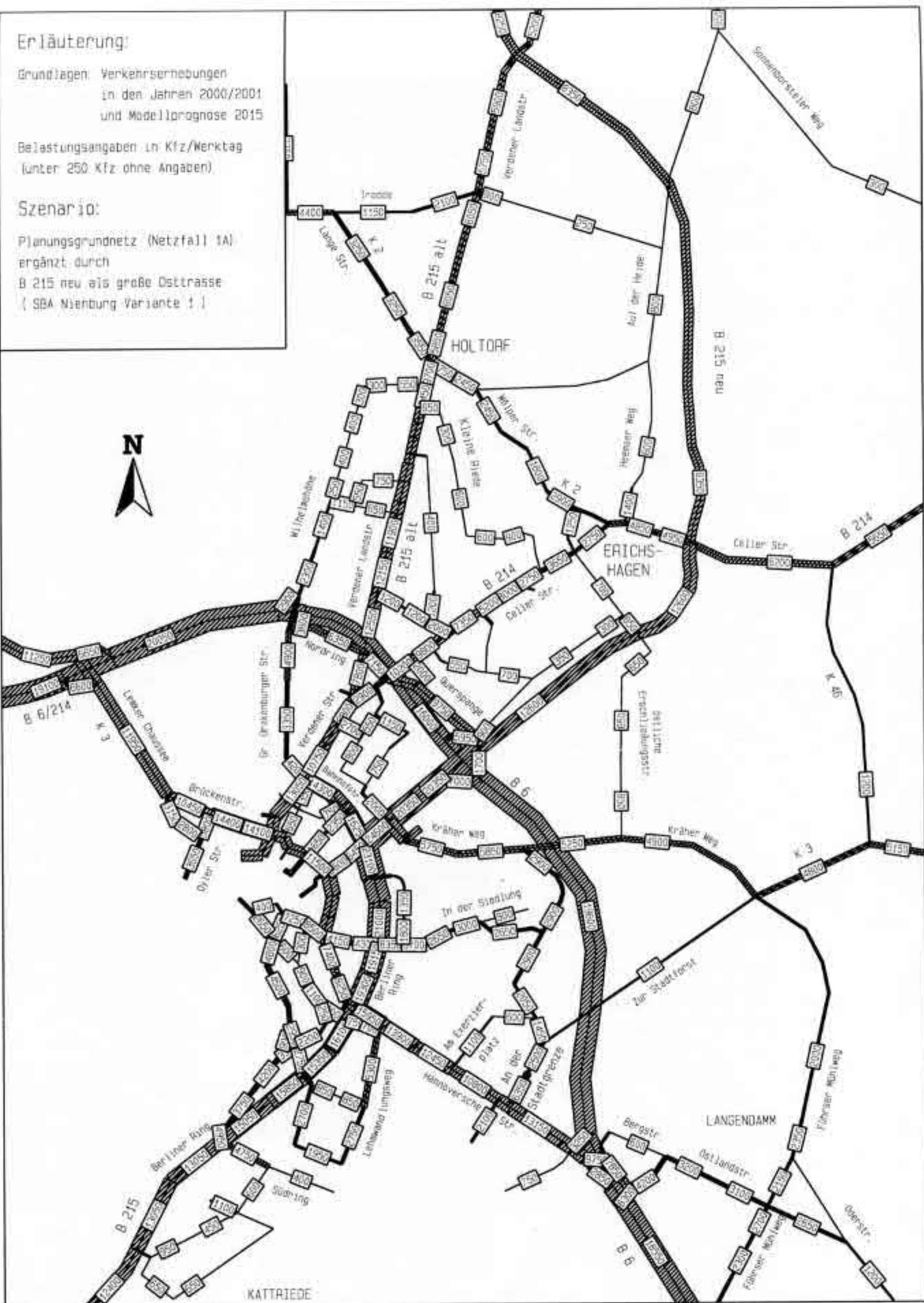
Erläuterung:

Grundlagen: Verkehrserhebungen
in den Jahren 2000/2001
und Modellprognose 2015

Belastungsangaben in Kfz/Verktag
(unter 250 Kfz ohne Angaben)

Szenario:

Planungsgrundnetz (Netzfall 1A)
ergänzt durch
B 215 neu als große Osttrasse
(SBA Nienburg Variante 1)



Landkreis Nienburg/Weser
Amt für Regionalentwicklung
- 62.14.01.01-

Nienburg/Weser, 01.06.2005

I. Landesplanerische Feststellung

Für die Verlegung der Bundesstraße 215 in der Stadt Nienburg/Weser und der Samtgemeinde Heemsen ist ein Raumordnungsverfahren durchgeführt worden. Die Durchführung erfolgte gemäß §§ 12 bis 18 des Niedersächsischen Gesetzes über Raumordnung und Landesplanung (NROG) vom 18.05.2001 (Nds. GVBl. S. 301), geändert durch Artikel 6 des Gesetzes zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung vom 05.11.2004 (Nds. GVBl. S. 412, 414) in Verbindung mit § 1 Nr. 8 der Raumordnungsverordnung vom 13.12.1990 (BGBl. I, S. 2766), zuletzt geändert durch Artikel 22a des Gesetzes zur Umsetzung der UVP-Änderungsrichtlinien vom 27.07.2001 (BGBl. I S. 1950) mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 05.09.2001, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.06.2004.

Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass das in der **Anlage I** im Maßstab 1:25.000 zeichnerisch dargestellte Vorhaben - Variante 1 - mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung einschließlich der Belange des Umweltschutzes und der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen der betroffenen Planungsträger vereinbar ist.

Die Landesplanerische Feststellung ergeht unter folgenden Maßgaben:

1. Der Bau der Ortsumgehung hat grundsätzlich so schonend wie möglich zu erfolgen. Hierbei sind die in der Umweltverträglichkeitsstudie zum Raumordnungsverfahren aufgeführten Hinweise zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation zu beachten.
2. Nach der Eingriffsregelung des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (§ 7 NNatG) sind die vom Eingriff betroffenen Grundflächen und die ggf. hinzuzuziehenden Flächen für Ersatzmaßnahmen von der Vorhabensträgerin so herzurichten, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben.
3. Da auf Ebene des Raumordnungsverfahrens noch keine detaillierten Angaben zu den baubedingten Auswirkungen des Vorhabens gemacht werden konnten, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine flächenspezifische Wirkungseinschätzung im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorzunehmen.
4. Eingriffe in landwirtschaftliche Strukturen sind zu minimieren. Durchschneidungsschäden sind durch geeignete agrarstrukturelle Maßnahmen auszugleichen. Die Erforderlichkeit eines begleitenden Bodenordnungsverfahrens nach dem Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) ist zu prüfen. Das Bodenneuordnungsverfahrens ist so früh wie möglich vorzubereiten.
5. Hinsichtlich der konkreten Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß NNatG für den Bau der Ortsumgehung hat eine Abstimmung mit den Belangen der Landwirtschaft zu erfolgen, und zwar insbesondere im Rahmen der Wegenetzplanung im Flurbereinigungsverfahren und des Landschaftspflegerischen Begleitplans zur straßenrechtlichen Planfeststellung.

6. Nach den Planungsgrundsätzen der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag) ist grundsätzlich eine räumliche Trennung von Straßen und Wassergewinnungsgebieten anzustreben. Der Bereich der Schutzzone II des geplanten Wasserschutzgebietes Drakenburg ist von Straßen freizuhalten.
7. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist sicherzustellen, dass eine Beeinträchtigung insbesondere des Wasserhaushaltes des nach § 28a NNatG Besonders geschützten Biotopes „Schwarzes Moor“ südlich der Bundesstraße 214 ausgeschlossen wird.
8. Im Rahmen der Folgeverfahren ist zu prüfen, ob eine Verlegung der Trasse nördlich des Mußriedesees in Richtung des sog. Grünen Weges entlang des vorhandenen Waldbereiches möglich ist. Hierbei ist zu beachten, dass Waldränder grundsätzlich in einem Abstand von 100 m von störenden Nutzungen und von Bebauung freigehalten werden sollten.
9. Im nachgeordneten Planfeststellungsverfahren sind bei der Detailtrassierung im besonderen Maße die Lebensraumsansprüche im bzw. im Nahbereich der Ortsumgehung (Variante 1) vorkommenden gemäß Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie besonders geschützten Arten Rotmilan, Heidelerche und Neuntöter zu berücksichtigen. Bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen sind mögliche Entwicklungspotenziale für diese Vogelarten zu nutzen.
10. Im Rahmen der Folgeverfahren ist ein Anschluss für die im Flächennutzungsplan der Stadt Nienburg/Weser im Bereich des Mußriedesees dargestellten Wohnbauflächen vorzusehen. Im Rahmen der Bauleitplanung sollte die Stadt Nienburg/Weser diesen Anschluss in enger Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung planungsrechtlich festlegen. Des Weiteren ist zu prüfen, ob im Bereich des Mußriedesees Überführungen für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen sind.
11. Im Rahmen der Folgeverfahren ist zu prüfen, ob eine Anbindung der Trasse an den Alten Postweg (Verlegung der B 209) in der Gemeinde Heemsen möglich ist.
12. Im Rahmen der Folgeverfahren ist zu prüfen, ob das Gewerbegebiet „Sauerkamp“ in Drakenburg an die Trasse angebunden werden könnte.
13. Es ist sicherzustellen, dass die Baumaßnahme in einem Zuge ausgeführt wird.
14. Die Schutzbestimmungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) § 13 Abs. 1 u. 2, 2.Satz, sind bei der Baumaßnahme zu beachten. Die Wölper Burg als Kulturdenkmal ist gemäß NDSchG zu erhalten.
15. Bei der Kreuzung der 110-KV-Leitung Abzweig Nienburg/Ost (im Bereich Mast 83-1, 1-2, 6-7 und 7-8) und der 110-KV-Leitung Wechold-Nienburg/Nord (im Bereich 78-79, 80-81 und 82-83) dürfen Freileitungen und Masten nicht beeinträchtigt werden. Die Feintrassierung der Ortsumgehung ist daher in den weiteren Verfahren mit der E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Nord in Lehrte, abzustimmen.
16. Von dem Bau der Straße sind die Erdgastransportleitungen Nr. 17 Achim-Kolshorn und Nr. 20 Erichshagen – Nienburg der ExxonMobil betroffen. Im Rahmen der Folgeverfahren ist die Feintrassierung daher in enger Abstimmung mit der ExxonMobil Production Deutschland GmbH vorzunehmen. Die ExxonMobil GmbH ist in den Folgeverfahren zu beteiligen.

17. Im Zuge der öffentlichen Straßen und Wege kreuzen mehrere Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG die Trasse. Daher ist die Deutsche Telekom AG am Planfeststellungsverfahren zu beteiligen.
18. Die im Raumordnungsverfahren von weiteren Stellen vorgebrachten Hinweise und u.U. zu beachtenden Schutzbestimmungen hinsichtlich der vorhandenen technischen Infrastruktur im Planungsraum sind ggf. in den Folgeverfahren zu beachten.

Begründung der Maßgaben

1. Diese Maßgabe ergibt sich aus dem Vermeidungs- bzw. Minimierungsgebot des Landes-Raumordnungsprogrammes (LROP) Niedersachsen 1994 - Ziel C 2.0 04 - und § 8 NNatG.
2. Die in den Antragsunterlagen auf Ebene des Raumordnungsverfahrens grob definierten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation von Umweltauswirkungen sind im Rahmen der Folgeverfahren weiter zu konkretisieren.

Hinsichtlich der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist zu beachten, dass das aktuell gut ausgeprägte Mosaik aus verschiedensten Biotoptypen und wertvollen Lebensräumen mit ihren für Vögel und Fledermäuse wichtigen Austauschfunktionen, z. B. zwischen der Weseraue und den östlichen Waldgebieten, weiterzuentwickeln und zu fördern ist. Dies beinhaltet insbesondere die Extensivierung der Grünlandnutzung, die Umwandlung von Acker- in Grünlandfläche, die Erweiterung der für Brutvögel wichtigen Heckenstrukturen, die Umwandlung von Nadel- in Laubwald, die Entwicklung von Ackerlandstreifen und die Entwicklung und Pflege der Biotope auf Magerstandorten.

3. Diese Maßgabe ergibt sich aus den fachgesetzlichen Anforderungen des NNatG (§ 9 Nr. 2 i.V.m. § 14 NNatG).
4. Diese Maßgabe ergibt sich aus den Stellungnahmen der Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften Sulingen (GLL Sulingen) vom 13.12.2004 und der Landwirtschaftskammer Hannover, Bezirksstelle Nienburg, vom 10.12.2004, die aufgrund des erheblichen Verbrauchs an landwirtschaftlicher Fläche und den zu erwartenden Zerschneidungsschäden dem Vorhaben nur unter der Bedingung zustimmen, dass ein Flurneuordnungsverfahren (Unternehmensflurbereingung) gemäß 87 ff. Flurbereingungsgesetz (FlurbG) durchgeführt wird.

Darüber hinaus dient diese Maßgabe der Sicherstellung der Ziele der Raumordnung (LROP C 3.2 05 und RROP 3.2 06).

5. Diese Maßgabe ergibt sich aus der Eingriffsregelung gemäß § 7 ff. NNatG.
6. Die geplante Ortsumgehung (Variante 1) durchschneidet das Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung im RROP, das das geplante Einzugsgebiet (Schutzzone III) des Wasserwerkes Drakenburg umfasst. Beim Bau der Straße sind daher die RiStWag zu beachten.
7. Diese Maßgabe ergibt sich aus einem Hinweis des BUND, Kreisgruppe Nienburg, in seiner Stellungnahme vom 21.12.2004.
Im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung sind Maßnahmen zum Schutz von Standorten mit hohem Grundwasserstand und entsprechende wasserrechtliche Auflagen während der Baumaßnahme festzustellen.

8. Die Stadt Nienburg/Weser und der Ortsrat Erichshagen regen mit Stellungnahmen vom 29.12.2004 und 05.01.2005 an, die Trasse aus Gründen des Immissionsschutzes und des Schutzes der Wölper Burg in Richtung des Waldrandes „Schwarzes Moor“ zu verlegen. Diese Möglichkeit sollte in den Folgeverfahren in Abstimmung mit der Stadt Nienburg/Weser und der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Nienburg/Weser hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit geprüft werden.
Hinsichtlich des Abstandes von 100 m zu Waldrändern ist Ziel D 3.3 03 RROP zu beachten.
9. Diese Maßgabe ergibt sich aus den Erfassungen der Umweltverträglichkeitsstudie in Verbindung mit den europäischen Vorgaben zum Vogelschutz. Die Lebensräume aller drei Arten liegen im Nahbereich der Trasse. Speziell für den Rotmilan ist noch herauszustellen, dass ca. 60 % der Weltpopulation in Deutschland vorkommen und somit dem möglichen Erhalt jedes Rotmilan-Lebensraumes eine besondere Bedeutung zukommt (Art. 4 und Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie; 79/409/EWG Abl. L 103 vom 24.04.1979, S. 1).
10. Diese Maßgabe ergibt sich aus der Stellungnahme der Stadt Nienburg/Weser vom 29.12.2004.
11. Diese Maßgabe ergibt sich aus Hinweisen, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Antragsunterlagen im Rahmen des ROV vorgebracht worden sind. Vorteil wäre eine Entlastung der Gemeinde Heemsen durch die Neutrassierung der Bundesstraße B 209 auf der Straße Alter Postweg. Diese Anregung sollte ggf. im Rahmen der Folgeverfahren geprüft und mit der Gemeinde Heemsen und der Bundesverkehrsministerin abgestimmt werden.
12. Diese Anregung ergibt sich aus den Stellungnahmen der Samtgemeinde Heemsen vom 14.12.2004 und der Industrie- und Handelskammer Hannover vom 30.03.2005.
13. Diese Anregung ergibt sich aus der Stellungnahme der Stadt Nienburg/Weser vom 29.12.2004.
14. Die Bezirksregierung Hannover hat mit Stellungnahme vom 09.12.2004 darauf hingewiesen, dass im Bereich der geplanten Trasse mit archäologischen Fundstellen wie vorgeschichtlichen Siedlungen, Gräberfeldern oder Befestigungsanlagen zu rechnen ist.
15. Hierzu ist die Stellungnahme der E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Nord, vom 15.12.2004 zu beachten. Die Lagepläne der betroffenen Leitungen liegen der Vorhabenträgerin vor.
16. Hierzu ist die Stellungnahme der ExxonMobil Production Deutschland GmbH vom 22.11.2004 zu beachten, die die Betriebsführung für die Produktionsaktivitäten incl. des Betriebs des Leitungsnetzes und der Untergrundspeicher der BEB Erdgas und Erdöl GmbH (BEB), der Mobil Erdgas-Erdöl (MEEG) und deren Tochtergesellschaften wahrnimmt. Die Lagepläne der betroffenen Leitungen sowie den Anweisungen zum Schutz von Erdgas- und Erdölleitungen liegen der Vorhabenträgerin vor.
17. Diese Hinweise und Anregungen ergeben sich aus der Stellungnahme der Deutschen Telekom AG vom 01.12.2004.
18. Dies sind im Einzelnen die Hinweise und Anregungen der DB Netz AG, Niederlassung Nord, vom 28.10.2004, der Stadtwerke Nienburg/Weser GmbH vom 26.10.2004, der Avacon AG vom 08.12.2004, der Nord-West Oelleitung GmbH vom 01.11.2004 bezüglich der geplanten Nord-West Pipeline (NPO) und der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG, Region Niedersachsen/Bremen vom 07.12.2004. Die Stellungnahmen liegen der Vorhabenträgerin vor.

II. Sachverhalt

1. Projektbeschreibung (Zweck des Projekts) und Bedarf

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Außenstelle Nienburg, plant die Verlegung der Bundesstraße 215 (B 215) im Bereich der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Heemsen, um die Ortsteile Holtorf und Erichshagen der Stadt Nienburg vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Die B 215 verläuft von Glissen über Stolzenau, Landesbergen, Nienburg und Verden nach Rotenburg. Sie hat eine große Bedeutung für den überörtlichen Wirtschafts-, Berufs- und Freizeitverkehr im Raum Verden - Minden über die B 482 und B 61 und von Nienburg über die B 6 in die Großräume Bremen und Hannover aufgrund der dortigen Anbindung an das Autobahnnetz.

In der Ortslage Nienburgs bildet die B 215 an der Anschlussstelle Nienburg-Mitte der Ortsumgehung Nienburg eine wichtige Verbindung mit den Bundesstraßen B 6 (Hannover – Bremen) und B 214 (Diepholz – Celle).

Die B 215 weist im Abschnitt am Bahnhof in der Stadt Nienburg mit ca. 18.100 Kfz/Tag die höchste Verkehrsbelastung auf. Die Quell- und Zielverkehre in die angrenzenden Wohngebiete, die anliegenden Gewerbegebiete sowie in das nordwestlich gelegene Drakenburg führen zu einer kontinuierlichen Abnahme der Verkehrsbelastung. Unmittelbar nördlich der Ortslage Nienburg wurde im Jahre 2000 eine Verkehrsbelastung von 11.340 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 12,5 % ermittelt.

Insgesamt hat das Verkehrsaufkommen auf den klassifizierten Straßen in der Stadt Nienburg in den letzten zehn Jahren um bis zu 18 % zugenommen. Wie die Verkehrsprognosen für die nächsten zehn Jahre aufzeigen, ist von einer weiteren Verkehrszunahme und damit verbundenen weiter ansteigenden Immissionsbelastungen der Wohngebiete zu rechnen¹.

Aus städtebaulicher Sicht trägt die B 215 im vorhandenen Verlauf aufgrund ihres Ausbauzustandes und ihrer gradlinigen Führung zu einer starken Trennung der Ortsteile Nordtor, Holtorf und Erichshagen in der Stadt Nienburg und Drakenburg, Ortsteil Sandberge, in der Samtgemeinde Heemsen bei. Aufgrund dieser Randbedingungen werden weitere bauliche und verkehrliche Maßnahmen auf der vorhandenen Trasse zu keiner wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Verkehrsablaufes und der Verkehrsqualität sowie der Umweltqualität führen, so dass eine Ortsumgehung unbedingt erforderlich ist.

Diesem Erfordernis hat die Bundesregierung mit Beschluss vom 02.07.2003 Rechnung getragen und die Verlegung der B 215 im Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme im weiteren Bedarf eingestuft.

2. Verfahrensablauf

Erste Überlegungen für den Bau einer Ortsumgehung gab es bereits vor vierzig Jahren. Der Bedarfsplan zum Ausbauplan der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 enthielt zwischen Nienburg und der B 209 (Rohrsen) einen vierspurigen Ausbau in erster Dringlichkeit.

Die geplante Ortsumgehung ist in den Flächennutzungsplänen der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Heemsen dargestellt.

¹ Auf Grundlage der Shellprognose wird angenommen, dass der Motorisierungsgrad für die Stadt Nienburg von 560 PKW/1.000 EW (2001) auf 620 PKW/1.000 EW im Jahre 2015 steigen wird.

Die Stadt Nienburg hat im Juli 1999 gegenüber dem Niedersächsischen Wirtschaftsministerium die Bedeutung einer Linienentscheidung im Hinblick auf die Planungssicherheit ihrer eigenen Vorhaben dargelegt und durch ein entsprechendes Gutachten untermauert.

Der seit dem 05.01.2000 vorliegende Planungsauftrag umfasst die Linienfindung einer neuen Bundesstraßentrasse zwischen den Ortslagen Rohrsen und Nienburg im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens (ROV) mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung. Federführende Behörde ist die Untere Landesplanungsbehörde des Landkreises Nienburg/Weser.

Die Antragskonferenz zum ROV, auf der der Untersuchungsumfang einschließlich der Methodik der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) festgelegt wurde, fand am 09.01.2001 beim Landkreis Nienburg/Weser statt.

Zur verkehrlichen und städtebaulichen Beurteilung unterschiedlicher Linienführungen hat das NLStBV eine Verkehrsuntersuchung bei der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert aus Hannover in Auftrag gegeben; mit der Erarbeitung der UVS wurde das Büro AG Tewes aus Hatten-Sandkrug beauftragt.

Die Untersuchungen erfolgten in vier Schritten:

1. Beschreibung und Bewertung der vorhandenen Situation im Untersuchungsraum
2. Entwicklung dreier Planungsvarianten
3. Bewertung der Planungsvarianten unter den Aspekten Verkehr, Städtebau und sonstiger Nutzungsbelange und im Hinblick auf die nach § 2 UVPG aufgeführten Schutzgüter
4. Trassenempfehlung durch die NLStBV (Variante 1).

Die Untersuchungen wurden durch einen Arbeitskreis mit Vertretern des Landkreises Nienburg/Weser, der Stadt Nienburg, der Samtgemeinde Heemsen, der Polizei, der NLStBV und weiteren Fachbehörden begleitet.

Nach Vorlage der vollständigen Verfahrensunterlagen hat der Landkreis Nienburg/Weser mit Schreiben vom 13.10.2004 das ROV eingeleitet. Die Beteiligten erhielten die Verfahrensunterlagen mit der Bitte um Stellungnahme.

Nach Einleitung des Verfahrens wurde gemäß § 9 UVPG in Verbindung mit § 73 VerwVG die Öffentlichkeit durch die betroffenen Kommunen beteiligt. Durch ortsübliche Bekanntmachungen haben die vom Vorhaben Betroffenen die Möglichkeit erhalten, die Antragsunterlagen im Zeitraum eines Monats einzusehen und hierzu schriftlich Stellung zu nehmen.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen fand am 09.03.2005 beim Landkreis Nienburg/Weser ein Erörterungstermin statt. Als Erörterungsgrundlagen dienten:

- die Verkehrsuntersuchung
- die UVS
- die städtebauliche Bewertung seitens der Stadt Nienburg (erstellt von der Planungsgemeinschaft Verkehr aus Hannover)
- die Antragsunterlagen mit der verkehrlichen Bewertung aus Sicht der Vorhabenträgerin einschließlich einer allgemeinverständlichen Zusammenfassung der gesamten Antragsunterlagen
- eine Übersicht über die verfahrensrelevanten Hinweise, Anregungen und Bedenken, ausgewertet nach Varianten und Fachbelangen.

3. Planungsvarianten

Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse wurden drei Planungsvarianten entwickelt. Hierzu wird auf Anlage 2 verwiesen.

Die Varianten 1 und 2 verlaufen östlich der Ortsteile Erichshagen und Holtorf, während die dritte Variante westlich der jetzigen B 215 den Ortsteil Holtorf umgeht.

Variante 1 ist mit 7,43 km die längste Variante. Sie beginnt an der Anschlussstelle Nienburg-Mitte (B 6), verläuft in einem Abstand von rd. 300 m entlang des östlichen Siedlungsrandes von Erichshagen, kreuzt den Führser Mühlbach in Höhe des Sportplatzes von Erichshagen, führt direkt an der Wölper Burg vorbei und wird über einen Kreisverkehr über die B 214 geführt. Weiter in nordöstlicher Richtung wird sie in einem Abstand von rd. 250 m vom Siedlungsrand des Ortsteiles Erichshagen geführt und verläuft dann entlang des Heemser Weges und wird in nordöstlicher Richtung über einen weiteren Kreisverkehr südlich der Ortslage Rohrsen mit der B 209 und der B 215 (alt) verknüpft.

Variante 2 (6,04 km) verläuft im ersten Abschnitt bis nördlich der Ortslage Erichshagen auf gleicher Trasse wie Variante 1 und führt anschließend westlich Richtung entlang der Ortslage Holtorf, wobei ein Abstand von rd. 250 m zur Bebauung eingehalten wird. Diese Variante wird nach einem Rechtsbogen vorfahrtsberechtigt in die bestehende B 215 geführt.

Variante 3 ist mit 3,13 km Länge wesentlich kürzer als die beiden anderen Varianten. Sie beginnt an der Anschlussstelle Nienburg-Nord und verläuft dann in nördlicher Richtung auf der Trasse der vorhandenen Großen Drakenburger Straße und der Stadtstraße Wilhelmshöhe. Im Bereich des Weißdornweges verlässt Variante 3 die Straßentrasse und nähert sich im nördlichen Verlauf der Bahnstrecke Bremen-Hannover an. Beide Fernverkehrswege werden von einer neu zu bauenden Stadtstraße überquert. Im weiteren Verlauf quert Variante 3 mit entsprechenden Überführungen in weitem Rechtsbogen nacheinander den Führser Mühlbach, die Bahnstrecke und die Kreisstraße 2. Sie wird dann in einem Linksbogen vorfahrtsberechtigt in die vorhandene B 215 geleitet. Die alte B 215 (Ortszubringer) wird nachgeordnet angeschlossen.

4. Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens

4.1 Überfachliche Belange der Raumordnung und Landesplanung

4.1.1 Raumstruktur und Naturraum

Der ca. 1.100 ha große Untersuchungsraum liegt im verdichteten ländlichen Raum im Einzugsbereich des Mittelzentrums Nienburg/Weser im Landkreis Nienburg/Weser (RROP Erläuterungen zu D 1.3). Im gesamten verdichteten Bereich im Umfeld der Stadt Nienburg leben ca. 40.000 Menschen. Insgesamt gehört der Raum zu den dünn besiedelten ländlichen Gebieten.

Der Untersuchungsraum liegt in der naturräumlichen Region „Weser-Aller-Flachland“. Der westliche Teil gehört zum Naturraum „Mittelweser“ und liegt in der naturräumlichen Einheit „Weser-Aue (Untere Mittelweser)“, der westliche Teil gehört zum Naturraum „Untere – Aller – Talsandebene“ und liegt in der naturräumlichen Einheit „Diensthoop-Heemser-Talsandgebiet“. Er wird von der durch Grünland geprägten Weserniederung im Westen, der naturräumlichen und den größeren Waldbereichen Sündern, Rohrser Bruch, Hohehorst und dem Staatsforst Nienburg im Osten flankiert.

Im Untersuchungsraum herrscht die landwirtschaftliche Nutzung vor. Entlang der vorhandenen Hauptverkehrsstraßen B 214, B 215, B 209 und der K 2 konzentrieren sich die kleineren, suburbanen, z. T. dörflich geprägten Siedlungen Heemsen, Sandberge Drakenburg, Holtorf und Erichshagen. Am Rande dieser Ortschaften befinden sich Industrie- und Gewerbeansiedlungen.

Die Varianten 1 und 2 verlaufen östlich des Siedlungsrandes der Stadt Nienburg und durchschneiden auf längerer Strecke durch landwirtschaftliche Nutzung geprägten Freiräume. Variante 3 verläuft südlich im Siedlungsbereich der Stadt Nienburg auf einer bereits vorhandenen Trasse und durchschneidet nur auf kurzer Strecke Freiflächen. Im nördlichen Bereich sind Agrarflächen betroffen.

4.1.2 Zentralörtliche Strukturen und Funktionen

Die Stadt Nienburg gehört gemäß RROP zum Ländlichen Raum und ist als Mittelzentrum festgelegt. Das Mittelzentrum Nienburg/Weser hat aufgrund seiner Ausstattung mit zentralen Einrichtungen und Angeboten zur Deckung des gehobenen Bedarfs für die Bevölkerung des Mittelzentrums und des Umlandbereiches eine besonders hohe Bedeutung. Der Stadt Nienburg kommt die Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten und Fremdenverkehr zu.

Im nördlichen Verlauf der Variante 1 ist das Gebiet der Samtgemeinde Heemsen betroffen. Die Gemeinden Heemsen, Drakenburg und Rohrsen üben für die örtliche Bevölkerung grundzentrale Versorgungsfunktionen aus und sind mit Einrichtungen und Angeboten für die Deckung des täglichen, allgemeinen Grundbedarfs ausgestattet.

4.2 Fachliche Belange der Raumordnung (Nutzungen)

4.2.1 Landwirtschaft

Die Varianten 1 und 2 durchschneiden ab ihrem Verlauf westlich der Ortslage Erichshagen Vorsorgegebiete für die Landwirtschaft im RROP. Die Landwirtschaftskammer Hannover, Bezirksstelle Nienburg, weist darauf, dass es bei diesen Varianten zu erheblichen Eingriffen in die Agrarstruktur durch Zerschneidungen und Inanspruchnahme umfangreicher landwirtschaftlicher Flächen kommen wird.

4.2.2 Forstwirtschaft

Im Einwirkungsbereich der geplanten Ortsumgehung (Variante 1 und 2) sind kleinflächige Vorsorgegebiete für Forstwirtschaft gemäß RROP betroffen, die östlich in den Untersuchungsraum reichen. Insgesamt sind Waldflächen nur in geringem Umfang betroffen.

4.2.3 Wasserwirtschaft

Alle Varianten durchqueren ein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung im RROP. Es handelt sich um das geplante Einzugsgebiet des Wasserwerkes Drakenburg in der Samtgemeinde Heemsen, das im Kreuzungspunkt der K 2 mit der Bahnlinie liegt. Die Grenzen des geplanten Einzugsgebietes des Wasserwerkes wurden laut Wasserverband „An der Führse“ (2002) mit geringfügigen Änderungen den Grenzen des Vorranggebietes für Trinkwassergewinnung angepasst. Es liegt im Norden von Nienburg im Dreieck der Ortslagen Draken

burg, Holtorf und Erichshagen bis an den Staatsforst Hohehorst reichend und umfasst mit ca. 378 ha ein Drittel des Untersuchungsraumes.

Die Varianten 2 und 3 durchqueren die Schutzzone III des geplanten Wasserschutzgebietes Drakenburg. Variante 3 tangiert in ihrem Verlauf die Grenze der Schutzzone II, in der ein grundsätzliches Bauverbot besteht.

Im Westen reicht das gesetzlich festgestellte Überschwemmungsgebiet der Weser in den Untersuchungsraum, wird aber von keiner der Varianten durchquert.

4.2.4 Rohstoffgewinnung

Es werden keine Vorhaben der Rohstoffgewinnung und keine Vorrang- oder Vorsorgegebiete für Rohstoffsicherung von der geplanten Ortsumgehung tangiert.

4.2.5 Verkehr

Bei Verzicht auf den Bau der Ortsumgehung (Nullvariante) wird die hohe Verkehrsbelastung im Zuge der B 215 weiterhin zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie zu Gefährdungen der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere durch den hohen LKW-Anteil, führen.

Durch Variante 1 wird es zu deutlichen Verkehrsentlastungen für die B 215/ B 214 (bis zu 7.500 / 4.300 Kfz pro Tag) im Verlauf der Verdener Landstraße kommen. Gleichzeitig ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Teil der geschaffenen Kapazitätsreserven aus neuen bzw. verdichteten Siedlungsbereichen ersetzt wird. Hierbei handelt es sich insbesondere um Fahrten aus dem nördlichen Stadtgebiet in die Innenstadt.

Auch die B 214 erfährt bei dieser Variante eine Entlastung von 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag; die Wölper Straße im Zuge der K 2 und die Straße Wilhelmshöhe um bis zu 1.000 Kfz/Tag. Die ehemalige B 215 weist dann nur noch in der Ortsdurchfahrt maximal 12.000 Kfz/Tag auf.

Zusätzlich entlastet die Variante 1 die Ortsdurchfahrt Sandberge im Norden des Planungsraums um über 50 %, was bei den beiden anderen Varianten nicht der Fall ist.

Variante 2 ist die kürzere Ostumgehung und zieht ähnlich hohe Verkehrsmengen an wie Variante 1. Hiernach ergeben sich ähnlich hohe Entlastungswirkungen für die Stadt Nienburg wie bei Variante 1, wobei im Zuge der Wölper Straße sogar etwas höhere Entlastungseffekte eintreten werden. Dagegen erfährt jedoch die Ortsdurchfahrt Sandberge in der Samtgemeinde Heemsen keine Entlastung durch Variante 2.

Variante 3 ist eine kurze Westvariante und nimmt etwas weniger Verkehr auf als die beiden Ostvarianten. Die Verdener Landstraße wird bei dieser Variante durch die nähere Lage an der Westtrasse am stärksten entlastet. Für die B 214 im Zuge der Celler Straße ergeben sich jedoch nur geringfügige Entlastungen. Während der nördliche Abschnitt der Straße Wilhelmshöhe und die Straße Am Mühlenbach stark entlastet werden, nimmt jedoch auf dem südlichen Abschnitt der Wilhelmshöhe der Verkehr stark zu. Zudem ist die Haupteisenbahnstrecke Hannover-Bremen betroffen, die die Variante 3 zweimal kreuzt.

Bei allen drei Varianten werden jedoch der gesamte Durchgangsverkehr im Zuge der B 215 in Nord-Süd-Richtung und große Teile des Schwerlastverkehrs auf die neue B 215 verlagert. Durch die Verknüpfung der B 215 mit der B 214 nordöstlich der Ortslage Erichshagen werden bei den Varianten 1 und 2 weitere große Teile des Ziel- und Quellverkehrs und der gesamte Durchgangsverkehr im Zuge der B 214 auf die neue Umgehung verlagert.

4.2.6 Städtebau, Sondernutzungen (Einzelhandel, Gewerbe, Industrie)

Der Bau einer Ortsumgehung wird sich in städtebaulicher Hinsicht besonders auf die Ortsdurchfahrt Holtorf und die benachbarten Wohngebiete auswirken, weil durch die erheblichen Verkehrsreduzierungen neuer Handlungsspielraum für eine Umgestaltung der Verkehrsflächen sowie für eine attraktive städtebauliche Gestaltung der Ortmitte geschaffen wird.

Die Varianten 1 und 2 durchschneiden in ihrem südlichen gemeinsamen Verlauf im Bereich Mußriedesee ein im RROP festgelegtes Vorranggebiet für Siedlungsentwicklung. Die langfristigen Planungen der Stadt Nienburg sehen hier eine großräumige Wohnbauflächenerweiterung vor.

Variante 2 führt im weiteren Verlauf in westlicher Richtung nahe zukünftiger im Entwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Nienburg dargestellter Wohnbauflächen in Holtorf (westlich der aktuellen B 215) zu Immissionsbelastungen, so dass künftige Entwicklungsmöglichkeiten im Norden Nienburgs eingeschränkt werden. Zudem könnte sich aus und in Richtung Bremen/Diepholz - Verden Walsrode auf der Verdener Landstraße Abkürzungsverkehre entwickeln. Der beabsichtigte Verlagerungseffekt von der Verdener Landstraße auf die verlegte B 215 würde dann wesentlich geringer als bei Variante 1 ausfallen. Für die angrenzenden Baugebiete der Verdener Landstraße werden sich daher keine gravierenden Verbesserungen ergeben. Auch für die Samtgemeinde Heemsen ergibt sich keine wesentliche Veränderung der städtebaulichen Situation. Die Zerschneidungsfunktion der B 215 würde bestehen bleiben.

Durch die Variante 3 wird die vorhandene Wohnbebauung nördlich des Industriegebietes Wilhelmhöhe von den Ortsteilen abgeschnitten. Die Zerschneidungswirkung, die die bestehende B 215 im Verlauf der Verdener Landstraße aktuell erzeugt, wird so im Prinzip auf die Trasse der Variante 3 verlagert. Des Weiteren wird ein vorhandener großer Industriebetrieb durch die Trasse auf der bestehenden Straße zerschnitten, so dass Auswirkungen auf das gesamte Betriebsgelände (bestehender Bebauungsplan mit Erweiterungsflächen), insbesondere auf den Werksverkehr, die Zu- und Abfahrtsverkehre und die Parkplatznutzung zu erwarten sind. Durch die neu zu errichtenden Eisenbahnbrücken und vier weiteren Brückenbauwerke ist mit erheblichen städtebaulichen Auswirkungen im Ortsteil Holtorf zu rechnen.

Bei den Varianten 1 und 2 wird es durch die Verminderung des Durchgangsverkehrs auf der Verdener Landstraße möglicherweise zu Umsatzeinbußen der dort ansässigen Einzelhandels- und sonstigen Gewerbebetriebe kommen. Gleichzeitig wird durch den Bau der Ortsumgehung eine schnellere Anbindung der vorhandenen Gewerbegebiete an den Fernverkehr und überörtliche Wirtschaftsräume bewirkt.

4.2.7 Erholungsnutzung

Die Stadt Nienburg ist im RROP als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe für Fremdenverkehr festgelegt, da sie als touristisches Ziel für den überregionalen Freizeitverkehr eine herausragende Rolle spielt.

Direkte Auswirkungen auf die Erholungsnutzung gehen fast ausschließlich von den Varianten 1 und 2 im Osten des Untersuchungsraumes aus. Durch sie wird ein großer unzerschnittener Freiraum, der durch Verkehr und technische Bauwerke noch wenig beeinträchtigt ist, zerschnitten. Dieser Raum weist insbesondere für die Naherholung im Raum Nienburg und insbesondere für die Anwohner des Ortsteiles Erichshagen und Holtorf eine sehr hohe Bedeutung auf. Es werden durch die Varianten 1 und 2 zahlreiche Rad- und Fußwanderwege zerschnitten.

Im südlichen Bereich der Varianten 1 und 2 ist der Mußriedesee als bedeutsames Naherholungsziel in der Stadt Nienburg durch Lärm- und Schadstoffimmissionen stark betroffen, da die Trasse nah am Westufer des Sees vorbeiführt. Der östliche Teil des Mußriedesees ist im RROP als Vorsorgegebiet für Erholung dargestellt. Auch der Bereich östlich des Ortsteiles Erichshagen bei der Wölper Burg ist ein bedeutsames Naherholungsgebiet für die Stadt Nienburg und daher auch als Vorsorgegebiet für Erholung im RROP ausgewiesen. Es wird durch die Varianten 1 und 2 tangiert, die westlich das Landschaftsschutzgebiet „Die Krähe“ (LSG 32) zerschneiden und als Barriere zu den östlichen Erholungsräumen mit den reizvollen Waldgebieten wirken werden.

Variante 3 führt durch städtebaulich geprägte Bereiche und intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen, die keine besondere Bedeutung für die landschaftsgebundene Naherholung aufweisen. Es werden jedoch wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen unterbrochen bzw. müssen überführt werden. Weitere Störungen beschränken sich auf die Verlärmung von Teilbereichen des Naturschutzgebietes „Drakenburger Marsch“.

4.3 Umweltrelevante Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 12 [2] Satz 2 NROG

Gemäß § 12 Abs. 2 NROG ist in das ROV die Prüfung der Umweltverträglichkeit nach dem UVPG in der Fassung vom 05.09.2001, zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.06.2002, integriert. Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Das Ergebnis der UVP ist so früh wie möglich bei allen weiteren behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen.

Hauptziele der UVP sind, den Zustand der Umwelt zu dokumentieren, die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens abzuschätzen und Umweltschäden soweit wie möglich zu vermeiden. Dabei werden die Umweltbelange gleichrangig wie die anderen Nutzungsbelange in die Entscheidungsfindung eingebracht.

Untersucht werden neben den Auswirkungen des Projekts auf die in § 2 Abs. 2 UVPG genannten Schutzgüter

- Menschen, Tiere und Pflanzen,
- Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter

auch die voraussichtlich zu erwartenden Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

In einem weiteren Schritt wird gemäß § 16 Abs. 2 NROG eine Bewertung der ermittelten und beschriebenen raumbedeutsamen Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die genannten Schutzgüter vorgenommen.

4.3.1 Schutzgut Mensch

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch betreffen in erster Linie die Wohnfunktion durch Schallimmissionen und die Erholungsfunktion.

Besonders weiträumige Beeinträchtigungen siedlungsnaher Freiräume durch Verlust und Zerschneidung werden durch die Varianten 1 und 2 hervorgerufen. Sie führen auf langer Strecke durch bisher von größeren Verkehrswegen wenig beeinflusste, weitgehend unzerschnittene Freiräume.

Variante 1 führt südlich von Rohrsen zwischen eng zusammen liegenden Wohnkomplexen in die offene Landschaft. Die Trasse zerschneidet und beansprucht siedlungsnahe Flächen, und zwar in den Freiräumen zwischen den Ortschaften Rohrsen, Sandberge und Heemsen, westlich von Erichshagen sowie zwischen Führser Mühlbach und Mußriedesee. Östlich der Ortslage Erichshagen und südlich im Bereich des Vorranggebietes für Siedlungsentwicklung wird in Randbereichen von Wohngebieten und Sportanlagen durch Variante 1 der Verkehrslärm zunehmen. Insbesondere der im Bereich des Mußriedesees gelegene siedlungsnahe Freiraum und der zwischen Führser Mühlbach und Mußriedesees gelegene Abschnitt wird durch Variante 1 bzw. 2 durch Verkehrslärm und Zerschneidung beeinträchtigt.

Bei Variante 2 wird der siedlungsnahe Raum nördlich der Ortslage Holtorf auf längerer Strecke zerschnitten und durch Verkehrslärm beeinträchtigt.

Variante 3 ist mit den stärksten Beeinträchtigungen auf die Wohnfunktion verbunden. Am nördlichen und westlichen Ortrand der Ortslage Holtorf sind Wohngebiete durch Zunahme von Verkehrslärm betroffen. Die Trasse durchschneidet westlich von Holtorf auf Höhe der Rudolf-Kinau-Straße Flächen zwischen zwei Wohnkomplexen. Dabei werden auf einer Länge von ca. 400 m Flächen in der Nähe der Gebäude beansprucht. Auf Höhe des Siedekamps führt die Trasse auf einer Länge von 700 m durch eine Wohnsiedlung. Lärmschutzmaßnahmen sind erforderlich.

Des Weiteren sind nördlich und westlich von Holtorf siedlungsnahe Freiräume betroffen.

Detaillierte Ausführungen über die Auswirkungen auf die Erholungsnutzung und das Landschaftserleben sind unter den Ziffern 3.2.7 und 3.3.6 erläutert.

4.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

4.3.2.1 Tiere

Im Untersuchungsraum sind zahlreiche regional und lokal bedeutsame Tierarten durch den Bau der Ortsumgehung betroffen. Faunistisch bedeutsame Austauschbeziehungen spielen sich zwischen der Weseraue und den östlich angrenzenden Waldgebieten und den Offenlandbereichen ab und betreffen insbesondere die Reviere von Vögeln und Fledermäusen.

Der im Rahmen der Antragskonferenz abgestimmte Untersuchungsrahmen sah die Kartierung von Brutvögeln und deren Nahrungsquartieren, von Fledermäusen (qualitativ), der Makrozoobenthos² und Fischen vor.

a) Brut- und Rastvögel

Im Frühjahr/Sommer 2002 wurden fünf Revierkartierungen durchgeführt. Der Untersuchungsraum umfasst 1.041 ha, davon 886 ha Offenland, 97 ha Hochmoor sowie 58 ha Wald. In Bezug auf Rastvogelvorkommen sind die Angaben des NABU zu beachten (siehe Ziffer III 1.4.2).

In den o. g. Lebensräumen wurde eine relativ hohe Artenvielfalt an Brutvögeln festgestellt. Es wurde eine hohe Anzahl gefährdeter Arten nach der Roten Liste (RL) Niedersachsen und Bremen nachgewiesen. Es wurden vier stark gefährdete Arten nach der RL kartiert: Braunkehlchen, Heidelerche, Rebhuhn und Rotmilan sowie sechs als gefährdet geltende Arten gemäß RL: Feldlerche, Gartenrotschwanz, Kleinspecht, Nachtigall, Neuntöter und Wachtel.

² So bezeichnet man die wirbellosen Tiere der Gewässersohle (>1 mm). Dazu zählen insbesondere Insektenlarven, Krebse, Schnecken und Muscheln, Egel und Würmer. Sie haben eine wichtige Funktion für die Gewässerökologie.

Neun Arten, nämlich Feldschwirl, Girlitz, Krickente, Kuckuck, Schafstelze, Teichhuhn, Turteltaube, Wiesenpieper und Zwergtaucher wurden im Untersuchungsraum beobachtet, die in der Vorwarnliste der RL aufgeführt.

Besonders hervorzuheben sind jedoch die nach Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie im Untersuchungsraum kartierten Brutvogelarten Heidelerche, Neuntöter, Rebhuhn, Rotmilan und Schwarzspecht.

Dabei ist insbesondere der Rotmilan hervorzuheben, da seine Population zu 60 % in Deutschland zu finden ist. Er gehört zu den streng geschützten Arten nach der Bundesartenschutzverordnung und ist im Anhang A der EU-Artenschutzverordnung aufgeführt (ebenso wie Teichhuhn und Turteltaube).

Daneben hat der Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V. noch folgende nach der RL gefährdete Vogelarten im östlichen Bereich, den Variante 1 quert, beobachtet: Kleinspecht, Pirol, Nachtigall, Trauerschnäpper, Kolkrabe und Kornweihe. Deren Lebensräume würden durch Variante 1 stark betroffen und durch Variante 2 in abgeschwächter Form tangiert.

Insbesondere der Bau der Variante 1 wird sich auf die Avifauna beeinträchtigend auswirken, da sich im östlichen Untersuchungsgebiet auch die Nahrungsräume für verschiedene z. T. nicht im Untersuchungsraum brütende Vogelarten befinden. Folgende Großvogelarten mit weiten Aktionsradien suchen den Untersuchungsraum zur Nahrungssuche auf: der Drakenburger Weißstorch (RL 1: vom Aussterben bedroht), der Schwarzmilan (RL: Art mit geographischer Restriktion), dessen Brutplatz sich im Naturschutzgebiet „Buchhorster Auwald“ rd. 4 km nördlich von Holtorf befindet und der o. g. Rotmilan, der mehrmals auf Nahrungssuche entlang der östlich liegenden Waldränder beobachtet wurde. Des Weiteren sind auch die Nahrungsreviere der nach der RL als gefährdet einzustufenden Kolkraben und der Saatkrähe sowie der Dohlen (Vorwarnliste) betroffen. Darüber hinaus sind Auswirkungen durch Variante 1 und 2 auch auf nicht gefährdet einzustufende Arten wie insbesondere Rauchschwalbe, Entenvogel (am Mußriedesee) und Schleiereule zu erwarten.

b) Fledermäuse

Im Frühjahr und Sommer 2002 wurde die Raumnutzung der Fledermäuse mit speziellen Dektoren und sog. Horchkisten untersucht.

Es wurden sechs Fledermausarten beobachtet, die als stark gefährdet (Breitflügelfledermaus, Rauhhautfledermaus, Abendsegler, Bartfledermaus) oder gefährdet (Zwergfledermaus, Wasserfledermaus) in den RL Niedersachsen/BRD eingestuft werden. Alle hier festgestellten Fledermausarten werden im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt.

Im Untersuchungsgebiet wurden vornehmlich Hausfledermäuse nachgewiesen, deren Vermehrungsquartiere sich vorwiegend in Gebäuden in den Ortschaften Heemsen und Holtorf befinden und Waldfledermäuse, die vorwiegend in Wäldern, hier vermutlich im Waldbereich Hohehorst, leben.

Funktionale Beziehungen bestehen für die Fledermäuse zwischen dem Waldgebiet Hohehorst im Osten, den Siedlungsgebieten und der Weser im Westen. Der Führer Mühlbach dient mehreren Arten als Flugleitlinie. Zwischen Holtorf und Erichshagen und westlich von Holtorf besteht ein bedeutsames Fluggebiet. Insbesondere Variante 1 wird sich auf die Lebensbedingungen der Fledermäuse auswirken. Nachgewiesen sind laut UVS Verluste von Fledermäusen durch den Straßenverkehr; dies betrifft die im Untersuchungsraum beobachteten Zwerg- und Breitflügelfledermäuse.

c) Makrozoobenthos und Libellen

Die Fließgewässer, die von den drei Varianten gequert werden – Prangegraben, Führer Mühlbach, Bunkenmoorgraben, Wölpe, Schipsegraben – sind in ihrer ökologischen Qualität besonders durch die Errichtung von Querbauwerken, Kanalisierung, Begradigung und Gewässerverunreinigungen stark beeinträchtigt. Aufgrund des naturfernen Zustandes ist bei der Untersuchung der Makrozoobenthos an den Knotenpunkten mit den geplanten Varianten an den Gewässern auf eine detaillierte Erfassung verzichtet worden. Für zwei Standorte am Führer Mühlbach liegen jedoch Bestandserhebungen zur Gewässergütebestimmung von 1999 vor. Neben allgemein verbreiteten, wenig anspruchsvollen Arten, wurde die Gebänderte Prachtilibelle (RL 3) westlich Holtorf nachgewiesen.

d) Fische

Aufgrund des naturfernen Zustandes der Gewässer (s. o.) ist die Vielfalt der Fischfauna relativ gering ausgeprägt. Es wurden insgesamt neun Arten erfasst. Der Steinbeißer gehört in Niedersachsen zu den stark gefährdeten Arten und auch laut Anhang II der FFH-Richtlinie. Er besiedelt dauerhaft den Führer Mühlbach, den alle drei Varianten queren und der sehr empfindlich ist bezüglich einer Unterbrechung der ökologischen Durchgängigkeit und gegenüber Wasserverunreinigungen während der Bauzeit. Die Bachschmerle, die auch im Führer Mühlbach nachgewiesen wurde, wird in Niedersachsen als gefährdet eingestuft. Die übrigen Arten, wie der Aal und der drei- und der neunstachelige Stichling, gehören zu den weit verbreitenden Arten.

4.3.2.2 Pflanzengesellschaften und Lebensräume

Die intensive landwirtschaftliche Nutzung großer Teile des Untersuchungsraumes haben zu einer relativen Strukturarmut und einer Abnahme der Artenvorkommen hin zu weit verbreiteten Arten geführt. Der Anteil naturnaher Räume, wie z. B. die Hochmoorreste im Osten, ist sehr gering. Es gibt kleinere, isoliert liegende, naturschutzfachlich wertvolle Biotope mit Mooranteilen, Seggenwiesen, Rörichen, Magerrasen und Heiden im Untersuchungsraum. Fließende Übergänge zwischen naturnahen und rein anthropogen geprägten Strukturen sind kaum vorhanden. Es dominieren scharflinige Grenzverläufe. Auch die Gewässer sind, wie oben geschildert, anthropogen übergeprägt.

Hinweise auf Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten liegen nicht vor.

Die Varianten 1 und sowie Abschnitte der Variante 2 verlaufen v. a. in der nördlichen Hälfte des Untersuchungsraumes durch eine reich strukturierte Landschaft, die einen hohen Anteil an bedeutenden und empfindlichen Biotoptypen aufweist. Das Konfliktpotenzial ist bei dieser Varianten daher besonders hoch. Das Schutzgut Pflanzen ist durch Lebensraumverluste, Zerschneidungen von Biotoptypen und Hecken sowie durch Schadstoffeinträge im großen Umfang betroffen. Variante 1 weist dabei die größte Betroffenheit aus.

Variante 3 verläuft durch intensiv landwirtschaftlich genutzte und wenig strukturierte Landschaft. Ihre Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Lebensräume sind daher vergleichsweise sehr gering.

4.3.3 Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden im Untersuchungsraum ist bereits stark vorbelastet. Die Böden im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsflächen haben aufgrund von Versiegelung ihrer natürliche Leistungs- und Funktionsfähigkeit weitgehend eingebüßt.

Den größten Anteil haben agrarwirtschaftlich geprägte Bodentypen im Untersuchungsgebiet. Die natürliche Entwicklung dieser Böden ist durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung stark eingeschränkt; der Profilaufbau durch maschinelle Bearbeitung gestört und durch Düngung in seiner chemischen Beschaffenheit stark verändert.

Die Auswirkungen durch den Bau der Ortsumgehung konzentrieren sich auf den unmittelbaren Trassenraum. Es kommt zu einem irreversiblen Flächenverbrauch bzw. Verlust von Bodenfunktion durch Versiegelung. Variante 1 ist aufgrund ihrer Länge am stärksten durch Bodenverluste betroffen. Variante 2 auch in großem Umfang, während Variante 3 am geringsten betroffen ist.

Altablagerungen sind laut der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Nienburg/Weser durch keine der Varianten betroffen.

4.3.4. Schutzgut Wasser

4.3.4.1 Grundwasser

Im Untersuchungsraum sind die Bedingungen für die Grundwasserneubildung aufgrund der relativ geringen Flächenversiegelung, der geringen Reliefenergie (Höhenunterschiede) und der guten Wasserdurchlässigkeit des Bodens als günstig einzustufen. Im östlichen Teil des Untersuchungsraumes, den die Varianten 1 und 2 queren, sind Neubildungsraten mit mittlerer Bedeutung für das Schutzgut Grundwasser zu verzeichnen. In den Niederungen der Fließgewässer bestehen niedrigere Neubildungsraten; ebenso im Bereich des Schwarzen Moores.

Flächendeckend weisen die Deckschichten des Grundwasserleiters hohe Empfindlichkeiten gegenüber bau- und betriebsbedingten Schadstoffeinträgen auf. Über Vorbelastungen des Grundwassers im Untersuchungsraum gibt es keine Angaben. Es ist laut Gutachter nicht auszuschließen, dass grundwassergefährdende Stoffe in Altablagerungen vorhanden sind. Ebenso sind Schadstoffeinträge durch den aktuellen Kfz-Verkehr und die intensive landwirtschaftliche Nutzung nicht auszuschließen.

Auswirkungen auf das Grundwasser sind hauptsächlich in Bezug auf die Grundwasserneubildung zu erwarten. Durch Versiegelung, aber auch durch Flächeninanspruchnahme (Bodenverdichtung, Veränderung des natürlichen Profilaufbaus) kann sich die Versickerungsrate für die Grundwasserneubildung bei allen Varianten vermindern, wenn das Wasser direkt den Vorflutern zugeführt wird oder aber auf der versiegelten Fläche verdunstet.

4.3.4.2 Oberflächengewässer

Alle Fließgewässer im Untersuchungsraum sind in wasserwirtschaftlicher Hinsicht ausgebaut. Der Führer Mühlbach stellt aufgrund seiner Verbundfunktion zur Weser und streckenweise annähernd naturnahen Ausprägung das bedeutendste Fließgewässer im Untersuchungsgebiet dar. Er wird von allen drei Varianten gequert. Ihm kommt aufgrund des Nachweises gefährdeter Arten und seiner Verbindungsfunktion eine mittlere Bedeutung zu.

Alle anderen Fließgewässer befinden sich in einem überwiegend schlechten ökologischen Zustand und weisen damit eine nachrangige Funktion auf. Die z. T. nur vorübergehend wasserführenden Gewässer werden ausschließlich von den Varianten 1 und 2 gequert.

Auswirkungen auf die Gewässergüte sind durch Stoffeinträge in der Bauphase und durch den zukünftigen Kfz-Verkehr zu erwarten.

4.3.5 Schutzgut Klima, Luft

Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Klima sind vorwiegend durch Veränderungen der mikroklimatischen Verhältnisse im Nahbereich der Trassen zu erwarten.

Der Untersuchungsraum kennzeichnet sich durch klimatisch normale Verhältnisse. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind durch den anlagebedingten Verlust von Flächen mit lufthygienscher und klimatischer wichtiger Funktion (Acker- und Grünlandflächen, kleinere Waldbereiche, Hecken und Gehölzstrukturen) voraussichtlich weitgehend ohne Folgen auf Ausgleichsfunktionen für die Siedlungsbereiche bleiben.

4.3.6 Schutzgut Landschaft

Alle Varianten wirken sich durch ihre bauliche Anlagen stark auf das Landschaftsbild aus. Insbesondere Variante 1 und 2 werden durch ihren Zerschneidungseffekt visuell weit wahrgenommen werden. Am stärksten tritt dies bei Variante 1 zutage, da sie am längsten ist und im nördlichen Verlauf großräumig durch die Offenlandschaft führt.

Im südlichen Bereich werden mit dem Landschaftsschutzgebiet „Die Krähe“ und dem Naturschutzgebiet „Nördliches Lichtenmoor“ Bereiche mit hoher Vielfalt, Eigenart und Schönheit laut Landschaftsrahmenplan von Variante 1 bzw. 2 betroffen. Variante 3 verläuft durch einen Siedlungsraum, der durch bestehende Nutzungen wie Gewerbe, Industrie, Straßen- und Schienenverkehr bereits stark durch technische Bauwerke vorgeprägt ist. Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich hier vor allem durch ein großes Brückenbauwerk, ein Dammbauwerk sowie aus Zerschneidung weiträumiger Sichtbeziehungen.

4.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ein Verlust von Kultur- und Sachgütern ist durch keine der Varianten zu erwarten. Der ehemalige Burghügel „Wölper Burg“, ein bedeutendes Bodendenkmal südöstlich der Ortslage Erichshagen, wird durch die direkt daran vorbeiführenden Varianten 1 bzw. 2. in seiner optischen Wirkung und durch Verlärmung und Schadstoffeinträgen betroffen. Durch Variante 3 sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Kultur- und sonstigen Sachgüter betroffen.

Aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Bereich aller Varianten archäologische Fundstellen bekannt sind.

III. Begründung der raumordnerischen Entscheidung

Unter 1.1 bis 1.3 werden die wesentlichen Grundsätze und Ziele des LROP und des RROP, soweit sie für die Abstimmung der Planung und die Abwägung in diesem Raumordnungsverfahren von Belang sind, aufgeführt. Die jeweils in Klammern gesetzten Ziffern beziehen sich auf die Systematik des LROP (Ziffern A, B, C) bzw. RROP (D).

1. Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundsätze, Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung (überfachliche Belange)

Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung im Sinne des § 3 ROG werden in den Raumordnungsprogrammen festgelegt. Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen 1994 legt die angestrebte räumliche und strukturelle Entwicklung des Landes in ihren Grundzügen dar. Die Ziele im LROP sind abschließend festgelegt und sind ins RROP 2003 übernommen und konkretisiert worden.

Nach § 3 ROG sind Grundsätze der Raumordnung allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Ziele der Raumordnung sind verbindliche Vorgaben in Form von räumlich oder sachlich bestimmten oder bestimmbaren, vom Träger der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums. Unter sonstigen Erfordernissen sind nach dem ROG in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung, Ergebnisse förmlicher landesplanerischer Verfahren wie dem ROV und landesplanerische Stellungnahmen zu verstehen.

1.1 Entwicklung der räumlichen Struktur

1.1.1 Entwicklung der räumlichen Struktur im Landkreis Nienburg/Weser

Im RROP ist näher festgelegt, dass für den Landkreis Nienburg/Weser eine nachhaltige Raum- und Wirtschaftsentwicklung angestrebt wird, die

- die ökonomische Wettbewerbsfähigkeit sichert und gleichzeitig eine nachhaltige Wirtschaftsweise ermöglicht
- gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilräumen des Landkreises schafft und dabei Gestaltungs- und Entwicklungschancen für zukünftige Generationen erhält
- den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen gewährleistet (D 1.1 01).

Bewertung

Durch den Bau der Ortsumgehung wird langfristig die ökonomische Wettbewerbsfähigkeit des Mittelzentrums Nienburg und der angrenzenden ländlichen Räume im Landkreis Nienburg/Weser gestärkt werden.

Die Maßnahme steht im Einklang mit dem Ziel, sowohl im öffentlichen Personennahverkehr wie auch im motorisierten Individualverkehr eine angemessene Erreichbarkeit der Oberzentren Hannover und Bremen sicher- bzw. herzustellen (D 1.1 03).

1.1.2 Ländliche Räume

Die Ländlichen Räume im Landkreis Nienburg/Weser sind so zu entwickeln, dass ihre

- Regionale Identität gewahrt bleibt

- wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gestärkt wird
- Siedlungs- und Infrastruktur entwicklungs- und bedarfsgerecht ausgebaut werden
- Zentralen Orte als Versorgungsschwerpunkte gestärkt werden
- naturräumlichen Potentiale nachhaltig gesichert werden (D 1.3 01).

Bewertung

Aus raumordnerischer Sicht trägt die Verlegung der B 215 zwischen Nienburg und Rohrsen im Hinblick auf die Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur zur Stärkung des ländlichen Raumes im Landkreis Nienburg/Weser bei.

1.1.3 Siedlungsentwicklung, Freiraumfunktion

Die städtebauliche Entwicklung der Gemeinden soll gemäß RROP umwelt-, funktions- und bedarfsgerecht geplant werden.

Die Siedlungsentwicklung der Städte, Flecken und Dörfer im Landkreis Nienburg/Weser ist so zu gestalten, dass eine vielfältige, regionaltypische und ökologisch angepasste Siedlungsstruktur gesichert und entwickelt wird (D 1.5 01).

Insbesondere gewachsene, das Orts- und Landschaftsbild oder die Lebensweise der Einwohner prägende Strukturen sind zu erhalten und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Erfordernisse weiterzuentwickeln (B 5 01).

In Stadt- und Ortsteilen, die durch den Kfz-Verkehr stark beeinträchtigt werden, soll mit Hilfe geeigneter Maßnahmen der Stadtplanung, wie z. B. Verkehrsführung und -beruhigung, eine Steigerung der Lebensqualität angestrebt werden (D 1.5 06).

Bewertung

Wie bereits dargelegt, ist ein wesentliches Ziel der Planung die Entlastung der Ortsdurchfahrt der B 215 insbesondere zur Verbesserung der städtebaulichen Situation. Insofern steht die Maßnahme im Einklang mit diesen grundsätzlichen Zielen der Raumordnung. Das Vorhaben wird die Siedlungsstrukturen der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Heemsen nicht beeinträchtigen. Gewachsene innerörtliche Strukturen bleiben erhalten; die Lebensqualität verbessert sich.

1.1.4 Zentrale Orte, zentralörtliche Funktionen

Die Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur ist auf die Zentralen Orte im Landkreis Nienburg/Weser auszurichten (D 1.6 01).

Die Stadt Nienburg hat als Mittelzentrum gemäß RROP die Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie Fremdenverkehr. An diesen Standorten ist durch die Bereitstellung gewerblicher Bauflächen sowie durch geeignete Maßnahmen insbesondere zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der wirtschaftsnahen Infrastruktur für ein umfangreiches, möglichst vielfältiges Angebot an Arbeitsplätzen zu sorgen (D 1.6 06).

Bewertung

Die geplante Ortsumgehung trägt zur Umsetzung dieser Ziele durch die wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei.

1.2 Schutz, Pflege und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen, der Kulturlandschaften und kulturellen Sachgüter

1.2.1 Umwelt-, Natur- und Landschaftspflege allgemein

Die landesweiten raumordnerischen Ziele verpflichten dazu, ökologische und ökonomische Erfordernisse unter Berücksichtigung auch mittel- und langfristiger Gesichtspunkte zum Ausgleich zu bringen. Bei fortbestehenden Zielkonflikten ist den Erfordernissen des Umweltschutzes Vorrang einzuräumen, wenn Gefährdungen für die Gesundheit der Bevölkerung oder für die dauerhafte Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen anzunehmen sind. Sind bei Vorhaben trotz der Nutzung technischer Möglichkeiten zur Minderung von Emissionen erhebliche Immissionen zu erwarten, ist insbesondere durch räumliche Ordnung der Nutzung sicherzustellen, dass schädliche Auswirkungen auf Wohngebiete und Vorranggebiete für Natur und Landschaft, Trinkwassergewinnung sowie für Erholung vermieden werden (C 2.0 01/03).

Bewertung

Bezüglich der zu erwartenden Immissionen wird es zu keiner erheblichen Erhöhung im Vergleich zu den derzeit bestehenden Belastungen durch Lärm und Schadstoffe bei einer neuen Ortsumgehung kommen. Die Gesundheit der Bevölkerung und die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen wird demzufolge durch keine der Varianten gefährdet.

Schädlichen Auswirkungen auf das Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung, durch das alle drei Varianten queren, ist durch entsprechende Schutzmaßnahmen entgegenzuwirken. Die Varianten 1 und 2 verlaufen auf Teilstrecken in der Schutzzone II des im Ausweisungsverfahren befindlichen Wasserschutzgebietes Drakenburg. Der Bau der Umgehungsstraße ist in der Schutzzone II des geplanten Wasserschutzgebietes grundsätzlich verboten. Bei Weiterverfolgung der Variante 2 oder 3 müssten modifizierte ortsnähere Trassierungen mit folglich stärkeren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Sach- und Kulturgüter (Friedhof) gefunden werden. Die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag, Ausgabe 2002) sind zu beachten.

Beeinträchtigende Auswirkungen auf die Erholungseignung des östlichen Untersuchungsraumes durch Immissionen werden durch die Varianten 1 und 2 verursacht. Vorranggebiete für Erholung sind jedoch nicht betroffen.

Im Interesse einer wirksamen Umweltvorsorge sind im Zuge der weiteren Planungen für die Ortsumgehung schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden, zu vermindern oder auszugleichen (C 2.0 04 / D 2.0 01). Hierzu sind die entsprechenden fachgutachterlichen Maßnahmenvorschläge zur Vermeidung und Verminderung bzw. Kompensation, dargelegt in der UVS, zu berücksichtigen und auf Ebene der straßenrechtlichen Planfeststellung zu konkretisieren.

1.2.2 Natur und Landschaft

In den Naturräumen des Landes und des Landkreises Nienburg/Weser sind die typischen, naturbetonten Ökosysteme in einer solchen Größenordnung, Verteilung im Raum und Vernetzung zu sichern, dass darin die charakteristischen Pflanzen- und Tierarten und –gesellschaften in langfristig überlebensfähiger Population bestehen können und die Eigenart und volle natürliche Leistungskraft des Naturraums gewahrt bleiben oder wiederhergestellt werden (C 1.7 01 / D 1.7 01).

Gemäß der landesweiten Zielvorgaben sind bei der Planung von wesentlichen raumbeanspruchenden Nutzungen – insbesondere von Verkehrswegen im Außenbereich

- möglichst große unzerschnittene und von Lärm unbeeinträchtigte Räume zu erhalten
- naturbetonte Bereiche auszusparen
- die Flächenansprüche und die über die direkt beanspruchte Fläche hinausgehenden Auswirkungen der Nutzung zu minimieren.

Die im Gebiet des relativ dünn besiedelten Landkreises Nienburg/Weser vorhandenen, wenig zersiedelten und zerschnittenen Außenbereichsflächen sind zu schützen und zu entwickeln (C 2.1 04 / D 2.1 05).

In der Zeichnerischen Darstellung des RROP sind zum Schutz von Naturgütern und ökologischen Funktionen, denen wegen ihrer besonderen Qualität, Gefährdung oder großen ökologischen Bedeutung Vorrang einzuräumen ist u. a. Vorranggebiete für Natur und Landschaft festgelegt. Sind bei Vorhaben trotz der Nutzung technischer Möglichkeiten zur Minderung von Emissionen erhebliche Immissionen vorhanden oder zu erwarten, ist insbesondere durch räumliche Ordnung der Nutzungen sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen insbesondere auf Vorranggebiete für Natur und Landschaft vermieden werden (D 2.0 02/03).

Bewertung

Im Vergleich der Varianten ist festzustellen, dass Variante 3 am ehesten diesen Zielen entspricht, da mit ihr der geringste Flächenverbrauch und die geringste Veränderung der Landschaft verbunden ist.

Variante 1 schneidet am schlechtesten ab, da auf langer Strecke bislang weitgehend unzerschnittene Freiräume und Lebensräume raumbeanspruchender Tierarten zerschnitten werden. Naturbetonte Bereiche werden dabei jedoch weitgehend ausgespart. Dies gilt für Variante 2 in abgeschwächter Form, da sie kürzer ist.

Im südlichen Verlauf der Varianten 1 und 2 wird das Landschaftsschutzgebiet „Die Krähe“ zerschnitten, das als Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft im RROP dargestellt ist und an das östlich ein Vorranggebiet für Natur und Landschaft angrenzt. Beeinträchtigungen dieser wertvollen Bereiche sind vor allem durch Schadstoffeinträge und Lärmimmissionen zu erwarten, was sich insbesondere auf die Tierwelt auswirken wird.

1.2.3 Bodenschutz

Laut RROP sollen Bodenverluste durch Flächeninanspruchnahme für den Neu- und Ausbau von Siedlungen und Infrastruktureinrichtungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden (D 2.2 06).

Darüber hinaus sind gemäß RROP Beeinträchtigungen oder Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes, insbesondere in Wassergewinnungsgebieten und in Gebieten mit geringer Grundwasserüberdeckung, möglichst zu vermeiden (D 2.2 08 u. die folgenden Ziffern 1.4.3 u. 1.4.4).

Die Untere Bodenschutzbehörde (UBB) des Landkreises Nienburg/Weser weist darauf hin, dass durch die Maßnahme die Multifunktionalität des Bodens soweit wie möglich gewahrt bleiben sollte. Gemäß § 1 des Gesetzes zum Schutz des Bodens vom 17.03.1998 ist beim Bau der Ortsumgehung u. a. Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen.

Bewertung

Aus Sicht des Bodenschutzes ist daher Variante 3 der Vorzug zu geben, da mit ihr aufgrund der kürzesten Neutrassierung die geringsten Bodenverluste verbunden sind.

1.2.4 Gewässerschutz

Es ist Grundsatz der Raumordnung, ober- und unterirdische Gewässer als wesentlicher Bestandteil der Lebensgrundlagen oder des Lebensraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen, als klimatischer Ausgleichsfaktor und als prägender Landschaftsbestandteil nachhaltig zu schützen. Gewässer sollen nicht verunreinigt, ihre natürliche Struktur und Funktion sollen erhalten oder wiederhergestellt werden (A 2.3)

Das Grundwasser ist flächendeckend vor Beeinträchtigungen zu schützen. Die Grundwasserneubildung soll gefördert werden (A 2.3).

Bewertung

Im Hinblick auf den flächendeckenden Schutz des Grundwassers beurteilt sich Variante 3 auf ihrer Kürze am positivsten. Variante 1 beurteilt sich aufgrund ihrer längsten Trassenführung am schlechtesten für die Grundwasserneubildung.

Im Hinblick auf den Trinkwasserschutz ist jedoch Variante 1 der Vorzug zu geben. Die Varianten 2 und 3 beurteilen sich aufgrund ihres Verlaufes durch die Schutzzone III und des Tangierens der Schutzzone II des geplanten Wasserschutzgebietes Drakenburg am schlechtesten.

Nähere Erläuterungen zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf wasserwirtschaftliche Belange und das Schutzgut Wasser sind unter den folgenden Ziffern 1.3.3 und 1.4.4 dargelegt.

1.2.5 Luftreinhaltung, Lärm- und Strahlenschutz sowie Klimaschutz

Nach der landesseitigen raumordnerischen Zielvorgabe sind Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, die Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter und die Atmosphäre vor schädlichen Luftverunreinigungen zu schützen. Dem Entstehen von Luftverunreinigungen ist entgegenzuwirken. Vorhandene Luftverunreinigungen sind abzubauen (C 2.4 01/ D 2.4 01).

Weiter legt das Land abschließend fest, dass Verkehrswege so zu planen sind, dass davon ausgehende Lärmbelastungen, insbesondere der Wohnbereiche und der Bereiche mit besonderer Erholungsfunktion, weitgehend vermieden werden. Wo im Bereich lärm mindernde Maßnahmen nicht gewahrt werden können, ist der Bau neuer Wohnungen oder anderer lärmempfindlicher Einrichtungen zu verhindern (C 2.4 07).

Vorhandene Belastungen der Bevölkerung durch Verkehrslärm sollen u. a. durch verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen gesenkt werden. An stark durch Lärm belasteten Verkehrswegen sind Maßnahmen zur Lärmsanierung anzustreben. Wohngebiete sind entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vom Schwerlastverkehr freizuhalten (D 2.4 07). Insofern würde der Bau der Ortsumgehung zur Umsetzung dieses Zieles beitragen.

Bewertung

Die Varianten 1 und 2 bewerten sich hinsichtlich ihrer Belastungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen im Vergleich zu Variante 3 relativ unproblematisch. In ihrem südlichen Verlauf sind jedoch der Naherholungsbereich des Mußriedesees und die Querung des Vorranggebietes für Siedlungsentwicklung (geplante Wohnbauflächen) als Konfliktpunkte zu bewerten.

Variante 3 bewertet sich hinsichtlich der Betroffenheit ansässiger Wohnbevölkerung am schlechten. Bei ihrer Realisierung werden kostenintensive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, die bei den anderen Varianten aufgrund ausreichender Abstände zu Wohngebieten entfallen.

Eine eingehende Auseinandersetzung mit den Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich seiner Lärm- und Schadstoffemissionen ist unter III. 1.4.5 im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargelegt.

1.2.6 Schutz der Kulturlandschaften und kulturellen Sachgüter

Nach dem RROP sind die Kulturlandschaften im Landkreis Nienburg/Weser so zu erhalten und zu pflegen, dass historische Landnutzungsformen und Siedlungsstrukturen sowie kulturhistorisch bedeutsame Landschaftsteile und – Landschaftsbestandteile, wie z. B. charakteristische Siedlungsstrukturen und Bodendenkmale dauerhaft erhalten bleiben (D 2.6 01).

Der BUND und weitere private Einwanderheber weisen auf die Beeinträchtigungen der Wölper Burg durch die Variante 1 bzw. 2 hin.

Bewertung

Die Variante 3 beeinträchtigt keine bedeutenden Kulturlandschaften und keine kulturellen Sachgüter und bewertet sich demzufolge unter diesen Gesichtspunkten als beste Variante gegenüber Variante 1 bzw. 2, die nahe der Wölper Burg verlaufen.

Nähere Ausführungen hierzu siehe unter der Ziffer 1.4.7 der Umweltverträglichkeitsprüfung.

1.3 Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die fachlichen Belange der Raumordnung (Nutzungen)

1.3.1 Landwirtschaft

Gemäß RROP soll im Landkreis Nienburg/Weser eine wettbewerbsfähige Landwirtschaft erhalten und entwickelt werden, die in der Lage ist, sich auf die Anforderungen der regionalen und überregionalen Märkte einzustellen (D 3.2 01).

Der Großteil des Untersuchungsgebietes wird derzeit landwirtschaftlich genutzt. Die Varianten 1 und 2 durchqueren ein großräumiges Vorsorgegebiet für Landwirtschaft. Diese Gebiete sind gemäß RROP aus bodenkundlicher Sicht aufgrund ihrer guten Eignung für die Landwirtschaft als Produktionsgrundlage zu sichern. Sie sollen nach Möglichkeit nicht für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden (D 3.2 02).

Aufgrund ihrer Länge wird Variante 1 die größten Zerschneidungen landwirtschaftlicher Flächen mit sich bringen. Für Variante 2 gilt dies in abgeschwächter Form. Die geringsten Auswirkungen auf die Agrarstruktur wird Variante 3 haben.

Einige Landwirte, Grundstückseigentümer und Pächter haben im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Antragsunterlagen zum ROV bereits Widerspruch bzw. Bedenken gegen das Vorhaben eingelegt, da ihre Flächen durch die Planvarianten betroffen sein werden. Eine effektive Bewirtschaftung der Ackerflächen werde so nicht mehr möglich sein.

Hierzu weist die Behörde für Geoinformation, Landwirtschaft und Liegenschaften (GLL) darauf hin, dass aufgrund des erheblichen Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen sowie der zu erwartenden Zerschneidungsschäden am vorhandenen Wege- und Gewässernetz und den von der Planung betroffenen Grundstücken die Durchführung einer sog. Unternehmensflurbereinigung nach § 87 FlurbG erforderlich ist.

Auch die Landwirtschaftskammer (LWK) stellt fest, dass die Variante 1 bzw. 2 zu erheblichen Eingriffen in die Agrarstruktur durch Zerschneidungen und Inanspruchnahme umfangreicher landwirtschaftlich genutzter Flächen kommt. Dies gilt für die gesamten Trassenbereiche beider Varianten von der B6 im Süden bis zur B215 in der Ortslage Rohrsen.

Bei einem Vergleich der heutigen örtlichen Verhältnisse mit einer Besitzstandskarte der Gemarkung Erichshagen aus dem Jahre 1959 fällt der LWK auf, dass die Landwirte durch private Initiativen (Pachtungen, Käufe) erfolgreich bemüht waren, die Flächenstruktur zu verbessern. Umso schwerer wiegen aus Sicht der LWK die erheblichen Eingriffe in die Struktur durch den Neubau der geplanten Straße. Aus Sicht der LWK kann Variante 1 bzw. 2 nur unter der Bedingung zugestimmt werden, dass das Vorhaben von einem Flurneuordnungsverfahren begleitet wird.

Bei Variante 3 schlägt die LWK vor, die Trassenführung dahingehend zu verändern, dass die Ackerfläche zwischen der Straße Wilhelmshöhe und der Bahnlinie nicht zerschnitten wird. Bei der vorliegenden Planung wären die Reste der jetzt gut ausgeformten Ackerfläche ansonsten nicht mehr wirtschaftlich zu bearbeiten.

Auf Ebene des ROV können jedoch zum derzeitigen Zeitpunkt die Auswirkungen auf einzelne landwirtschaftliche Betriebe räumlich noch nicht genau konkretisiert werden, da die Feintrassierung erst in den Folgeverfahren erfolgt. Die vorliegende Planung der Varianten beinhaltet bezüglich der endgültigen Lage der zukünftigen Ortsumgehung noch Ungenauigkeiten, so dass sich im Rahmen der Feintrassierung noch Änderungen hinsichtlich der Betroffenheit der landwirtschaftlichen Betriebe ergeben können. Sollten hierbei Flurstücke so ungünstig angeschnitten werden, dass eine Bewirtschaftung erschwert oder gar unmöglich wird, so wird dies entsprechend entschädigt oder in einem Flurbereinigungsverfahren, wie gefordert, ausgeglichen.

Bewertung

Aufgrund ihres geringsten Entzuges landwirtschaftlichen Nutzfläche von nur rd. 5 ha beurteilt sich Variante 3 unter diesem Gesichtspunkt gegenüber Variante 1 (ca. 19 ha) und Variante 2 (ca. 15 ha) am positivsten. Demzufolge ist auch zu erwarten, dass im Hinblick auf die Zerschneidungen von Flurstücken, Zufahrtswegen und Entwässerungsgräben Variante 3 voraussichtlich die geringsten Beeinträchtigungen verursachen wird. Durch ein Flurneuordnungsverfahren sind jedoch bei allen Varianten Beeinträchtigungen der Landwirtschaft und Agrarstruktur ausgeglichen werden (siehe Maßgabe 4).

1.3.2 Forstwirtschaft

Im RROP ist festgelegt, dass der Wald im Landkreis Nienburg/Weser im Hinblick auf seine Flächengröße und seine räumliche Verteilung zu erhalten und zu erweitern ist; seine Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion sind durch nachhaltige Forstwirtschaft zu sichern und weiter

zu entwickeln. Als vernetzendes Element sowie aufgrund ihrer Bedeutung als Refugien für Pflanzen und Tiere und für das Landschaftsbild sollen auch kleinere Waldflächen und Feldgehölze erhalten und entwickelt werden; ihre Neuanlage ist zu fördern (D 3.3 01/05).

Im Landkreis Nienburg/Weser sollen Waldränder von störenden Nutzungen und von Bebauung grundsätzlich in einem Abstand von 100 m freigehalten werden. Ist dies in begründeten Einzelfällen nicht möglich, so sind mit der Forstbehörde abzustimmende Mindestabstände einzuhalten, die der Qualitätssicherung und Gefahrenabwehr (Brandschutz, Windwurf) Rechnung tragen (D 3.3. 02).

Es werden jedoch zahlreiche kleinere Gehölze durch Variante 1 beeinträchtigt, die dicht an Waldstücken vorbeiführen wird. Sieben Altgehölze müssen bei dieser Variante weichen. Insgesamt ist mit einem Verlust von ca. 0,3 ha Waldfläche zu rechnen. Die erforderlichen Verluste an Waldflächen bei den Varianten 2 und 3 sind sehr gering (unter 0,1 ha).

Bewertung

Da durch das Vorhaben Waldflächen nur in geringem Umfang betroffen sind, sind laut Niedersächsischem Forstamt Nienburg alle drei Varianten gleichwertig zu beurteilen.

1.3.3 Wasserwirtschaft

Die geplante Ortsumgehung wird sich auf wasserwirtschaftliche Belange beeinträchtigend auswirken, da alle Varianten durch ein Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung im RROP verlaufen. Dieses Vorranggebiet grenzt das Einzugsgebiet für das geplante Wasserschutzgebiet Drakenburg ab und dient der Sicherung des Trinkwasserschutzes. In Vorranggebieten für Trinkwassergewinnung sind bei baulichen Maßnahmen besondere wasserrechtliche Schutzauflagen zu beachten.

Die Untere Wasserbehörde (UWB) des Landkreises Nienburg/Weser und der Kreisverband für Wasserwirtschaft weisen auf die Beachtungspflicht der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag) hin. Nach den Planungsgrundsätzen der RiStWag sollte grundsätzlich eine räumliche Trennung von Straßen und Wassergewinnungsgebieten angestrebt werden.

Der Bereich der Schutzzone II ist gemäß RiStWag von Straßen freizuhalten. Die UWB und der Kreisverband für Wasserwirtschaft halten die Varianten 2 und 3 für nicht tolerierbar, da sie bei der Anbindung an die vorhandene B 215 nach der vorgelegten Planung die Grenze der Schutzzone II tangieren und die Förderbrunnen X und XI in unmittelbarer Nähe dieser Anbindungsstelle liegen. Der Variante 2 kann aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt werden, wenn die RiStWag beachtet werden und die Anbindung an die B 215 außerhalb des Bereiches der Schutzzone II verschoben wird.

Bewertung

Unter diesen Gesichtspunkten stellt sich aus wasserwirtschaftlicher Sicht die Variante 1 als die verträglichste Variante für das Schutzgut Wasser dar.

1.3.4 Rohstoffgewinnung

Belange der Rohstoffgewinnung sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

1.3.5 Verkehr

Ziel der Regionalplanung ist es, die geplante Ortsumgehung als Hauptverkehrsstraße in ihrer Funktion als überregional bedeutsame Fernverkehrsverbindung zu sichern. Die in der Zeichnerischen Darstellung des RROP festgelegten Hauptverkehrsstraßen haben insbesondere die Aufgabe, die zentralen Orte zu verbinden und die Anbindung an die Oberzentren Hannover und Bremen sowie die benachbarten Mittelzentren Minden, Stadthagen, Wunstorf, Neustadt am Rbge., Syke und Sulingen zu sichern.

Das Hauptverkehrsstraßennetz ist

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- durch den Bau von Ortsumgehungen zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen
- zum Abbau von Verkehrsengpässen
- zur Sicherung der Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum

bedarfsgerecht und umweltverträglich auszubauen (D 3.6. 02).

Mit der Neutrassierung der B 215 im Bereich Nienburg sollen diese Ziele konkret umgesetzt werden. Hierzu ist diese Maßnahmen als Ziel im RROP festgelegt worden (D 3.6.3 06).

Der Landkreis Verden als benachbarter Träger der Regionalplanung begrüßt die geplante Ortsumgehung aus Sicht der Raumordnung, da sie dazu beiträgt, die Sicherheit und Leichtigkeit des regionalen und überregionalen Verkehrs zu verbessern. Die geplante Maßnahme stehe im Einklang mit den Zielen zum Straßenverkehr im RROP des Landkreises Verden. Für die geplante Ortsumgehung Verden im Zuge der B 215 sei bereits ein ROV mit integrierter UVS durchgeführt worden, dass im Mai 2004 mit einer positiven Landesplanerischen Feststellung abgeschlossen wurde.

Die Stadt Nienburg hebt hervor, dass die Verlegung der B 215 eine deutliche Entlastung der Verdener Landstraße und der Celler Straße sowie eine schnellere und bessere Anbindung an das Autobahnnetz, den Großraum sowie den westlich der Weser gelegenen Bereichen Sulingen, Diepholz und Syke bedeute.

Zahlreiche Einwendungen setzen sich jedoch mit der Verkehrsprognose auseinander. Der BUND und der NABU sowie private Einwanderheber bezweifeln, dass das Verkehrsaufkommen weiter steigen wird, da u. a. die Bevölkerungszahl in Deutschland abnehmen wird. Da die Realisierung der Ortsumgehung sicher nicht vor 2020 erwartet werden könne, sollten entsprechende Prognosedaten herangezogen werden, die die demographische Entwicklung berücksichtigten.

Laut Gutachter liegt der Verkehrsprognose 2015 die von der Bevölkerungsentwicklung weitgehend unabhängige Motorisierungszunahme (zwischen 2001 bis 2015) nach der „Shellprognose“ mit 9 % Zuwachs zugrunde (siehe S. 6 der Verkehrsuntersuchung). Einen ergänzenden Zunahmeanteil des Verkehrs um rd. 6 % sei aus den Strukturplanungen der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Heemsen mit neuen Wohngebieten abgeleitet worden. Bei der Einwohnerentwicklung wurde dabei eine weitgehende Stagnation angenommen. Hier werde es zu geringeren Zuwanderungen von außerhalb und größeren Verlagerungen innerhalb des Planungsraumes kommen. Neue Gewerbe- und Sondergebiete erzeugten zum Teil auch neue Verkehre und aus vorhandene Gebieten verlagerten sich Verkehre.

Auch bei Annahme, dass keine weiteren Strukturentwicklungen im Planungsraum stattfinden würden – was jedoch als unrealistisch bewertet wird – würde der Verkehr bis 2015 zunächst weiter anwachsen, dann jedoch abflachen. Ziel sei es jedoch langfristig die langgestreckte Ortsdurchfahrt zwischen Nienburg-Mitte und Drakenburg zu entlasten und den Verkehr ins

besondere unter dem Aspekt der schnellen Erreichbarkeit benachbarter (Wirtschafts-) Regionen zu fördern.

Einige Bürger wenden ein, dass die Celler Straße nur zu den Stoßzeiten aus ihrer Sicht stark belastet sei und dies den Bau einer Ortsumgehung nicht rechtfertigen würde.

Laut Gutachter wird das Verkehrsaufkommen auf der Celler Straße jedoch weiter steigen: Die derzeitige Belastung liegt bei 9-10.000 Kfz pro Tag. Die Prognosebelastungen für 2015 liegen hier deutlich über 11.000 Kfz pro Tag. Der verkehrliche Vorteil einer Ortsumgehung (Variante 1 und 2) liegt u. a. in der direkten Verknüpfung der B 214 und B 215 – Verkehre.

Weitere private Einwanderheber befürchten, dass nur ein kleiner Teil des Verkehrsaufkommens der Verdener Landstraße auf die neue Straße umgelenkt werden könne. Der Anliegerverkehr würde bleiben. Zusätzlich würden Verdener Landstraße und Celler Straße zu Zubringern für die neue Straße, was zusätzliches Verkehrsaufkommen verursache. Erfahrungsgemäß würden große Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Autofahrer, die bis jetzt andere Routen nutzen, würden dann über die neue Ortsumgehung Nienburg fahren. So würde zusätzlicher Schwerlastverkehr nach Nienburg gezogen. Insgesamt würden alle drei Varianten deutlich mehr Anwohner belasten als der vorhandene Straßenverlauf.

Hierzu ist festzustellen, dass an den vorhandenen Straßenzügen Verdener Landstraße, Celler Straße, Wilhelmhöhe und Wölper Straße deutlich mehr Anwohner wohnen, die vom Verkehr entlastet werden als Anwohner im Bereich der neuen Straße. Laut Verkehrsuntersuchung werden sich mindestens 5.000 Kfz pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 15 % bzw. über 30 % des Verkehrsaufkommens auf der Verdener Landstraße auf die neue B 215 verlagern (siehe Abb. 22, 24, 26 und Tab. 3). Die Celler Straße wird ebenfalls um bis zu 5.000 Kfz pro Tag entlastet.

Der Ortsrat Erichshagen der Stadt Nienburg und einige Bürger schlagen vor, den Trassenverlauf der Variante 1 nördlich des Mußriedesees in Richtung des sog. Grünen Weges zu verschwenken und entlang des Waldrandes zu führen. Dies hätte den Vorteil, einen größeren Abstand zur Wohnbebauung und zur Wölper Burg einzuhalten.

Aus verkehrlicher Sicht würde diese Verschiebung keine wesentlichen Veränderungen bringen. Der vorliegende Planentwurf für die Trasse der Variante 1 wird so geführt, dass die zulässigen Lärmschutzgrenzwerte für die nächsten Siedlungsränder unterschritten werden. Eine östliche Verschiebung würde zu vermutlich stärkeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen als die in den Unterlagen vorgeschlagene Trassenführung führen. Diese Anregung könnte jedoch im Rahmen der Entwurfsplanung in Abstimmung mit der Stadt Nienburg geprüft werden und sollte planungsrechtlich abgesichert werden. Grundsätzlich ist zu beachten, dass je weiter die Trasse Richtung Osten verschoben wird, desto geringer könnte die verkehrliche Entlastungswirkung ausfallen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde bei Variante 1 der Einwand erhoben, dass die Anwohner der Verdener Landstraße entlastet und die Anwohner des Heemser Weges und Umgebung dafür belastet werden. Hierzu ist anzumerken, dass an der Verdener Landstraße, der Celler Straße, der Wölper Straße und Wilhelmhöhe in der Stadt Nienburg deutlich mehr Anwohner wohnen, die vom Verkehr entlastet werden als am Heemser Weg. Im Hinblick auf den Lärmschutz werden die Varianten 1 und 2 bei der Feintrassierung so konzipiert, dass Grenzwertüberschreitungen ausgeschlossen sind.

Weitere Einwendungen bezweifeln den gewünschten Effekt den Schwerlastverkehr um Erichshagen und Holtorf herum zu leiten, da Fahrer die aus Richtung Bremen nach Norden möchten, bei der Variante 1 oder 2 die bestehende Abfahrt am Nordring nehmen werden, da dies der kürzere und schnellere Weg sein werde. Gleiches würde bei Variante 3 für Fahrten aus Richtung Hannover nach Osten gelten, die die Abfahrt Nienburg-Mitte nehmen werden. Der Gutachter prognostiziert jedoch, dass die verlegte B 215 auch für den Verkehr aus Westen die schnellere Verbindung darstellt und durch entsprechende Beschilderung (an der B 6) gelenkt wird. Zudem fließen gegenwärtig nur knapp 1.000 Kfz pro Tag aus Westen (B 6

/ B 214) nach Norden über die B 215 in Richtung Rohrsen, Heemsen und Drakenburg (siehe Abb. 8 der Verkehrsuntersuchung). Der Schwerverkehrsanteil beträgt rd. 15 %. Es ist davon auszugehen, dass die meisten Fahrer aus Westen Richtung Norden den schnelleren Weg über die B 6 und die neue B 215 – Variante 1 bzw. 2 – nehmen. Der Weg über den Nordring weist mehrere Lichtsignalanlagen auf und ist auf Tempo 50 km/h begrenzt.

Bei der Variante 3 werden laut Gutachter die Verkehrsströme aus Südosten in Richtung B 214 weiterhin die vorhandene Celler Straße nutzen, was sich auch in der deutlich geringeren Entlastungswirkung im Netzfall 4 – Variante 3 – zeigt (siehe Abb. 26 der Verkehrsuntersuchung).

Der BUND sowie weitere Bürger, die sich gegen die geplante Ortsumgehung wenden, beziehen sich auf die neue Verbindungsspanne B 214/ B 6 – Anschlussstelle Mitte, die schon eine deutliche Entlastung der verkehrlichen Situation darstellen würde, so dass ein dermaßen erheblicher Eingriff insbesondere in Natur und Landschaft nicht gerechtfertigt sei.

Die neue Verbindungsstraße hat jedoch laut Gutachter keine wesentlichen auf die Verkehrsbelastungen im Zuge der Verdener Straße und Celler Straße nach Norden. Die Entlastungswirkung dieser Straße sei im Wesentlichen auf die Verdener Straße und Bahnhofstraße in Richtung Stadtmitte bezogen (siehe Abb. 20 der Verkehrsuntersuchung). Darüber hinaus handele es sich beim Neubau dieser Parallelfahrbahn um eine Komplettierung der Anschlussstelle Nienburg-Mitte, die mit der Verlegung der B 215 nicht im Zusammenhang stehe.

Einige Bürger, die die Variante 1 favorisieren, befassen sich mit dem Vorschlag, zur Entlastung der Wohngebiete Rohrsen (Ortsteil Bahnhof) und in Heemsen (Bereich Siebenberge und Hauptstraße), den geplanten Kreisverkehr am Verknüpfungspunkt mit der B 209 und der bestehenden B 215 zu verlegen. Die Trasse der B 209 müsse bei Kilometer 1,0 (Volksbank) südlich auf die Straße Alter Postweg mit einem Kreisverkehr an die neue B 215 angebunden werden. Diese Variante wäre mit einem kürzeren bzw. schnelleren Fahrweg auf der B 209 verbunden, denn die Strecke durch die Wohngebiete an der bestehenden B 209 in der Ortslage Heemsen fiele weg. Der Gemeinderat Rohrsen der Samtgemeinde Heemsen hat sich inzwischen für diese Variante ausgesprochen.

Der Gutachter bestätigt, dass diese vorgeschlagene Trassenführung sicher andere Verkehrsströme im Bereich Rohrsen herrufen würde. Im Bereich der B 215 / B 209 in Höhe der Rampe zur Bahnüberführung wäre trotz allem weiterhin eine Trassenanbindung der Variante 1 an die B 215 erforderlich.

Die Anregung der Verknüpfung der B 215 mit einem Kreisverkehr auf einer neuen Führung der B 209 auf der Straße Alter Postweg sollte im Rahmen der Entwurfsplanung in enger Abstimmung zwischen der Straßenbauverwaltung und der Samtgemeinde Heemsen überprüft werden (siehe Maßgabe 11).

Auch die Anwohner des Wohngebietes Liethenkämpen in Drakenburg würden eine Anbindung der B 215 am Ende des Alten Postweges (in Höhe der Volksbank Heemsen) bei Variante 1 zustimmen. Sie favorisieren jedoch Variante 2, da aus ihrer Sicht weder in Drakenburg, Rohrsen, Holtorf und Erichshagen Wohngebiete betroffen seien.

Dies kann nicht aus nachvollzogen werden. Variante 2 bewertet sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen wesentlich schlechter als Variante 1. Die kleine Nordostumgehung zieht zwar ähnlich große Verkehrsmengen wie die große Nordostumgehung (Variante 1) an, so dass sich für die Stadt Nienburg vergleichbar hohe Entlastungseffekte ergeben, dagegen erfährt jedoch die Ortsdurchfahrt Sandberge in der Samtgemeinde Heemsen durch diese Führung keine Entlastung.

Bezüglich Variante 3 wird im Rahmen privater Einwendungen gebeten zu prüfen, die Umgehungsstraße an der Anschlussstelle Nienburg-West beginnen zu lassen und durch die Wesermarsch hin bis zur B 215 weiterzuführen. Hierzu wird aus Sicht der Straßenbauverwaltung angemerkt, dass die verkehrliche Entlastungswirkung auf der Verdener Landstraße und der Celler Straße bei einer noch weiter westlich geführten Variante deutlich abnehmen wird.

Aus Richtung Westen fließen nur rd. 1.000 Kfz pro Tag nach Norden (siehe Abb. 8 der Verkehrsuntersuchung). Aus raumordnerischer Sicht ist diese Alternative zur Weiterverfolgung nicht geeignet, da die Entlastungseffekte nur äußerst gering sind und erhebliche Beeinträchtigungen naturschutzfachlich wertvoller Räume und Gebiete zur Sicherung des Hochwasserschutzes (Bauschutzzone) in der Wesermarsch betroffen sind.

Bewertung

Variante 1 beurteilt sich aus verkehrlicher Sicht als die positivste Variante wie unter II 4.2.5 ausführlich dargelegt. Variante 2 würde vergleichbar hohe Entlastungswirkungen für den innerstädtischen Bereich Nienburg bewirken, jedoch keine Entlastung der Ortsdurchfahrt in Heemsen.

Variante 3 – die kleine Nordwestumgehung – schneidet im Hinblick auf die raumordnerischen verkehrlichen Zielaussagen am schlechtesten ab. Die Verdener Landstraße wird bei dieser Führung zwar am stärksten entlastet, für die B 214 im Bereich der Celler Straße ergeben sich jedoch nur geringfügige Entlastungen. Der nördliche Teil der Straße „Wilhelmshöhe“ und die Straße „Am Mühlenbach“ werden zwar stark entlastet, im südlichen Teil der „Wilhelmshöhe“ werden die Verkehre jedoch stark zunehmen. Zu den städtebaulichen Auswirkungen von Variante 3 siehe im Folgenden unter Ziffer 1.3.6.

1.3.6 Städtebau, Sondernutzungen (Einzelhandel, Industrie, Gewerbe)

Aus städtebaulicher Sicht befürwortet die Stadt Nienburg die Variante 1, da hier eindeutig die besten städtebauliche, verkehrliche und das Schutzgut Mensch betreffende Wirkung erzielt werde. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden sich bei Variante 1 in den Ortsteilen Erichshagen und Holtorf deutlich verbessern. Die durch den starken Durchgangsverkehr verursachte Zerschneidungswirkung der B 214 und der B 215 wird aufgehoben. Die bisherigen Bundesstraßen können Erschließungsfunktionen neuer Siedlungsgebiete übernehmen und somit künftiges Entwicklungspotential in den Ortsteilen sichern. Variante 1 wirkt sich besonders positiv auf die Ortsdurchfahrt Holtorf aus, weil durch die erheblichen Verkehrsreduzierungen Handlungsspielraum für eine Umgestaltung der Verkehrsflächen sowie für eine attraktive Ortsmittengestaltung geschaffen wird³.

Die Stadt Nienburg schlägt vor, bei Variante 1 bzw. 2 einen Anschluss für die im Flächennutzungsplan dargestellten zukünftigen Wohnbauflächen (Vorranggebiet für Siedlungsentwicklung im RROP) zwischen dem Mußriedesee und dem Führser Mühlbach vorzusehen. Aus raumordnerischer Sicht ist dieser Vorschlag im Rahmen der Folgeverfahren zu konkretisieren. Im Rahmen der Bauleitplanung sollte die Stadt Nienburg in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung diesen Anschluss planungsrechtlich festlegen (siehe Maßgabe 10).

Die Samtgemeinde Heemsen favorisiert aus städtebaulichen Gründen die Variante 1. Sie schlägt vor, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens das Gewerbegebiet „Sauerkamp“ in Drakenburg an die B 215 anzubinden. Dieser Wunsch wird ebenso von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover unterstützt.

Auch diese Anregung ist in den Folgeverfahren zu prüfen und ggf. städtebaulich auf Ebene des Flächennutzungsplanes entsprechend zu sichern (siehe Maßgabe 12).

Einige Einwanderheber befürchten Umsatzeinbußen durch Verlust von Laufkundschaft. Auch ein im Gewerbegebiet in Drakenburg ansässiger Handwerksbetrieb erhebt Bedenken gegen Variante 1, da Umsatzeinbußen befürchtet werden.

³ Fachgutachten: Stadt Nienburg/W. Städtebauliche Bewertung einer Verlegung der B 215. Vorstudie zur UVS. Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover, März 1999.

Einige private Einwendungen weisen auf unterbrochene Rad- und Fußwegverbindungen hin. Die genaue Ausführung von Knotenpunkte wird seitens der Straßenbauverwaltung erst in den Folgeverfahren festgelegt. Es ist aber jetzt schon davon auszugehen, dass Radwege höhengleich an Knotenpunkte angeschlossen werden.

Erhebliche Bedenken wurden von Anwohnern erhoben, die von Variante 3 betroffen sind. Es wird darauf hingewiesen, dass Variante 3 durch ein reines Wohngebiet der Stadt Nienburg führt – festgesetzt im Bebauungsplan Nr. 34 „Wilhelmshöhe“ - das erheblich durch die erheblich höhere Verkehrsbelastung beeinträchtigt und an Wertminderung erfahren würde. Des Weiteren wird seitens der Anwohner auf die hohen Kosten für die erforderlichen Lärm-minderungsmaßnahmen hingewiesen. Nähere Ausführungen hierzu sind im Folgenden unter Ziffer 1.4.1 beschrieben.

Die Stadt Nienburg erhebt ebenso erhebliche Bedenken gegen Variante 3, da das vorhandene Industriegebiet „Wilhelmshöhe“ (Vorranggebiet für industrielle Anlagen) zerschnitten wird und Zufahrtseinschränkungen zu in Bebauungsplänen festgesetzten Industrie- und Gewerbegebieten die Folge sein werden. Betriebliche Weiterentwicklungen vorhandener Betriebe würden unterbunden, ebenso die im neuen Flächennutzungsplanentwurf dargestellte Verbindung von der Kaianlage an der Weser zum überörtlichen Verkehrsnetz Ortsumgehung B 6. Die zukünftige Entwicklungsmöglichkeit Nienburgs würde durch Variante 3 unwiederherstellbar gestört.

Auch die im o. g. Industriegebiet betroffene Firma REXAM GLASS GmbH selbst macht erhebliche Bedenken gegen Variante 3 geltend. Sie befürchtet, dass die Trasse der Großen Drakenburger Straße als Fernverkehrsstrasse nicht geeignet sei. Der für den Werksverkehr notwendige Transportverkehr würde durch die Überlastung der Anschlussstelle an das Werksgelände bis zum Erliegen gestört, so dass eine Nutzung der Werkszufahrt und folglich der gesamte Werksbetrieb nicht mehr möglich sei. Auch die Nutzung der im Norden des Betriebsgeländes vorhandenen Feuerwehrezufahrt sei bei Variante 3 nicht mehr gewährleistet.

Des Weiteren weist die Firma darauf hin, dass sich westlich der Großen Drakenburger Straße betriebseigene Flächen befinden, die u. a. als einziger Parkplatz von über 600 Mitarbeitern genutzt werden. Eine alternative Parkplatzfläche sei nicht vorhanden. Durch den Ausbau der Großen Drakenburger Straße als Fernverkehrsstraße wäre die Nutzbarkeit des Parkplatzes nicht mehr gewährleistet.

Auch die IHK unterstützt die Bedenken gegen Variante 3 aufgrund der Zerschneidung des Industriegebietes und einer zu befürchtenden Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeiten. Damit verbunden wäre laut Befürchtung der IHK eine existenzgefährdende massive Beeinträchtigung der betrieblichen Abläufe und Erweiterungsmöglichkeiten. Ihrer Meinung nach sei eine Verbesserung der verkehrlichen Situation nur bedingt zu erreichen. Daher favorisiert sie unter Hinweis auf die Antragsunterlagen die Variante 1.

Bewertung

Variante 1 beurteilt sich in städtebaulicher Hinsicht als günstigste Lösung. Dies wird auch dadurch untermauert, dass Variante 1 im aktuellen Flächennutzungsplanentwurf der Stadt Nienburg und im Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Heemsen dargestellt ist. Diesen Darstellungen liegt ein langjähriger Abstimmungsprozess zugrunde. Durch Variante 1 werden die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten beider Kommunen am ehesten gewährleistet.

Variante 2 beurteilt sich aus Sicht der Stadt Nienburg eher ungünstig, da sie die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten im Norden von Nienburg einschränkt.

Bei Variante 3 ist aus raumordnerischer Sicht festzustellen, dass sie im Vergleich zu den beiden anderen Varianten aus städtebaulicher und verkehrlicher Sicht den geringsten Nutzen erzielt und die städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Nienburg erheblich einschränken würde.

1.3.7 Erholungsnutzung

Der Untersuchungsraum hat eine bedeutende Freiraumfunktion und spielt für die Naherholung insbesondere im südöstliche Bereich eine wichtige Rolle.

Ziel des RROP ist es, in den Siedlungsbereichen und ihrer nächsten Umgebung für die Einwohner ausreichende, möglichst fußläufige erreichbare Naherholungsmöglichkeiten vorzuhalten. Im Umland der Siedlungsbereiche, insbesondere des Mittelzentrums Nienburg/Weser, sind die natürlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für die Naherholung und naturgebundene Sportarten in ihrem Bestand zu erhalten und falls notwendig, umweltverträglich weiterzuentwickeln. Dies soll in einer Weise erfolgen, dass die Lebensbedingungen der Bevölkerung verbessert, die ökologischen Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht beeinträchtigt werden und der Erholungs- und Erlebniswert der Kulturlandschaft erhalten bleibt (D 3.8 02/03).

In den Vorsorgegebieten für Erholung hat sich die landschaftsgebundene Infrastruktur nach Art, Erscheinungsbild, Umfang und Nutzungsintensität den landschaftlichen Gegebenheiten anzupassen (C 3.8 04).

Variante 1 bzw. 2, die im südlichen Bereich das Vorsorgegebiet für Erholung am Rande zerschneidet, wirkt sich sehr beeinträchtigend auf das Landschaftsbild und die sonstige Erholungsqualität der östlich liegenden naturschutzfachlich wertvollen Bereiche und den Bereich des Mußriedesee aus.

Einige Bürger kritisieren, dass sich durch Variante 1 die touristische Attraktivität des Nienburger Umlandes auf den Radtourismus sehr nachteilig auswirken wird. Da jedoch einerseits die innerörtlichen Straßen durch die Verlegung der B 215 entlastet und andererseits das für den Radverkehr geeignete Wegenetz nicht unterbrochen wird, sind keine nennenswerten Auswirkungen auf die touristische Attraktivität der Stadt Nienburg und Umgebung zu erwarten.

Des Weiteren weisen mehrere Bürger darauf hin, dass Variante 1 und 2 eine einzigartige Kulturlandschaft, die den Bewohnern der Stadt Nienburg als Erholungsgebiet dient, zerschneidet. Die geplante Trasse bilde eine unüberquerbare Grenze, so dass das Wandergebiet in der Krähe und auch der Mußriedesee von den nördlichen Stadtteilen Nienburgs nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden könne. Ob im Bereich des Mußriedesee für Fußgänger und Radfahrer eine Verbindung erforderlich ist, muss die Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit der Stadt Nienburg in den Folgeverfahren prüfen (siehe Maßgabe 10).

Bewertung

Bei allen Varianten wird das vorhandene Wegenetz grundsätzlich durch entsprechende Wirtschaftswegeüberführungen wieder geschlossen, so dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen und der Erholungsgebiete sichergestellt wird. Unter diesen Gesichtspunkten bewerten sich alle Varianten gleich.

1.4 Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) genannten Schutzgüter

Aus § 12 Abs. 2 NROG ergibt sich die Pflicht zu einer Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens. Maßstäbe für diese Bewertung sind

- umweltbezogene Grundsätze der Raumordnung nach § 2 ROG und LROP – Teil I – Abschnitt A und Ziele zur allgemeinen Entwicklung des Landes – Abschnitt B -
- umweltbezogene Ziele der Raumordnung (Teil II Abschnitt C LROP)
- umweltbezogene gesetzliche Zulässigkeitsvoraussetzungen für verwaltungsbehördliche Entscheidungen
- Ziele des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP – Abschnitt D)
- sich aus entsprechenden Fachplänen, wie z.B. dem Landschaftsrahmenplan des Landkreises Nienburg/Weser 1996, ergebenden Umweltziele.

1.4.1 Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)

Die umweltbezogenen raumordnerischen Zielvorgaben zum Schutzgut Mensch beziehen sich, was den Bau von Verkehrswegen betrifft, auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, auf die verkehrlichen Auswirkungen und die Erholungsnutzung.

Wohnen- und Wohnumfeldfunktion

Es ist landesweite Zielvorgabe, dass vorhandene Belastungen der Bevölkerung durch Verkehrslärm durch technische Maßnahmen und verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen gesenkt werden sollen. An stark lärmbelasteten Verkehrswegen sind Maßnahmen zur Lärmsanierung anzustreben (C 2.4 08).

Im RROP ist weiter konkretisiert, dass Wohngebiete entsprechend den örtlichen Gegebenheiten vom Schwerlastverkehr freizuhalten sind (D 2.4 07).

Das Hauptverkehrsstraßennetz ist durch den Bau von Ortsumgehungen zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen bedarfsgerecht und umweltverträglich auszubauen und zu ergänzen (D 3.6.3 02).

Bei allen Varianten erheben betroffene Anwohner Bedenken wegen einer zu befürchtenden Wertminderung ihrer Immobilie durch den Straßenbau.

Diesbezüglich sei grundsätzlich darauf hingewiesen, dass bei Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte Beeinträchtigungen – z. B. durch Schall- und Schadstoffimmissionen - entschädigungslos hingenommen werden müssen, da es sich um eine Maßnahme handelt, die das Wohl der Allgemeinheit betrifft (vgl. Art. 14 GG).

Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen oder Entschädigungsregelungen werden in den Genehmigungsverfahren festgesetzt.

Zahlreiche Bürgereinwendungen u. a. mit Listen von mehreren Hundert Bürgern richten sich gegen den Bau der Variante 1 und 2. Befürchtet werden erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch die Baumaßnahme.

Im Einzelnen werden folgende Einwendungen gegen Variante 1 und 2 vorgebracht:

- Bündelung der ortsfernen Verkehrsströme von B 214, B 215 und B 209 in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten
- Durchschneidung eines Vorranggebietes für Siedlungsentwicklung östlich der B 6

- Erhöhung des Schwerverkehrsanteils in der Ortsrandlage Erichshagen.
- Vorbelastung der Ortslage Erichshagen durch Lärm von der B 6 und dem Sportstadion sowie Durchgangsverkehre der Celler Straße
- In der Ortslage Erichshagen seien vergleichsweise mehr Menschen betroffen, die dort lebten oder dort in den geplanten Baugebieten bauen würden als bei den anderen Varianten
- Unzumutbare Beeinträchtigung durch erforderliche Lärmschutzwände.

Vorgeschlagen wird in diesem Zusammenhang von einigen Einwanderhebern eine östliche Verschiebung der Variante 1 mit größerem Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung (siehe Ziffer 1.3.6).

Nach einer vorläufigen, überschlägigen Lärmschutzberechnung wird die Trasse der Variante 1 und 2 grundsätzlich in einem so großen Abstand geführt, dass die zulässigen Grenzwerte unterschritten werden, d.h., keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Der Abstand zu der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung beträgt mehr als 300 m.

Hinsichtlich der befürchteten Belastungen durch die Zunahme des Schwerlastverkehrs ist laut Gutachter festzustellen, dass die Celler Straße durch Variante 1 in dieser Hinsicht deutlich entlastet wird, insbesondere durch die Auslagerung des LKW-Verkehrs. Die Lärmbelastung wird so in der Ortslage Erichshagen deutlich abnehmen.

Auch die Anwohner des Wohngebietes Liethenkämpen in der Ortslage Drakenburg machen Bedenken gegen Variante 1 wegen der zu befürchtenden Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität und zu befürchtenden Wertminderung der Immobilien geltend. Sie schlagen vor, die Variante 1 in den Alten Postweg einmünden zu lassen (siehe Ziffer 1.3.6). Diese Alternative sollte unter verkehrlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten in den Folgeverfahren geprüft werden, um ggf. eine weitere Entlastung des Schutzgutes Mensch bei Variante 1 zu erreichen (siehe Maßgabe 11).

Ein Bürger weist bei Variante 1 auf die Nähe zum Kinderspielplatz in Liethenkämpen bei der Einmündung in Drakenburg hin. Er würde nur 100 m von der Trasse entfernt liegen. Der Bau aufwändiger Lärmschutzmaßnahmen sei erforderlich, was die Kosten für Variante 1 nicht unerheblich verteuern würde. Hierzu sei angemerkt, dass der parzellenscharfe Variantenverlauf erst in den Folgeverfahren festgelegt wird. Wie bereits oben dargelegt, wird Variante 1 nach derzeitigem Planungsstand in einem so großen Abstand zu den Siedlungsbereichen geführt, dass die zulässigen Grenzwerte unterschritten werden und keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Im Gegensatz zu diesen oben vorgebrachten Einwendungen bewertet die Stadt Nienburg Variante 1 im Hinblick auf das Schutzgut Mensch als die verträglichste Lösung wie auch das städtebauliche Fachgutachten und die UVS aufzeigen.

Die Stadt Nienburg wendet ein, dass in der UVS das Schutzgut Mensch bei der Beurteilung der Varianten nicht umfassend berücksichtigt worden sei. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die in der Karte 9 mit E dargestellten Vorteile bei einer Verlegung der B 215 nicht in die einzelne Variantenwertung eingeflossen sind. Für Menschen bewerte sich die Variante 1 in der Gesamtbetrachtung wesentlich vorteilhafter, da die Entlastungspotentiale im Bereich der dicht bevölkerten Verdener Landstraße, der Celler Straße und auch im Bereich der Sandberge Samtgemeinde Heemsen gravierende Auswirkungen auf die Siedlungs- und Wohnsituation angrenzender Gebiete hätten. Bei Betrachtung der Variante 3 werde das nicht als Nachteil für die Gebiete Celler Straße und Sandberge beurteilt, ebenso wie für die Variante 2 für den Bereich Sandberge und die durch Schleichverkehre geminderte Wirkung für den Bereich Verdener Landstraße.

Hierzu sei darauf hingewiesen, dass eine ausführliche quantitative Bewertung hinsichtlich der Entlastungswirkung für das Schutzgut Mensch in der UVS nicht enthalten ist. Die Entlastungswirkungen an vorhandenen Straßenabschnitten sind in anderen Unterlagen unter den Nutzungsbelangen „Verkehr“ und „Städtebau“ detailliert beschrieben und fließen in die Gesamtbewertung vollständig ein. Das Schutzgut Mensch wird in der UVS hinsichtlich der Erholungsnutzung in der Landschaft schwerpunktmäßig abgearbeitet, da dieser Aspekt in den übrigen Unterlagen nicht berücksichtigt wird.

Gegen Variante 3 spricht sich im Hinblick auf das Schutzgut Mensch der BUND aus, da sich die Beeinträchtigungen von Menschen von der Verdener Landstraße zur Wilhelmhöhe verlagern würden. Die Menschen an der Verdener Landstraße hätten sich ihren Wohnort selbst gewählt, während die Anlieger der Straße Wilhelmhöhe derzeit in rel. ruhiger Lage wohnen. Hierzu ist anzumerken, dass von der Entlastungswirkung durch Variante 3 wesentlich mehr Menschen profitieren werden als bei der Nullvariante wie auch die Verkehrsunersuchung zeigt.

Bewertung

Aus raumordnerischer Sicht werden sich alle Varianten aufgrund ihres Verlaufes relativ nahe an Siedlungsrändern z. T. stark beeinträchtigend auf die Wohnfunktion auswirken. Die Varianten 1 und 2 beurteilen sich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch jedoch deutlich positiver als Variante 3. Sowohl bei der Variante 1 wie auch bei Variante 2 sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Bei Variante 1 wird eine deutliche innerörtliche Entlastung in Nienburg und in der Ortsdurchfahrt Sandberge, v. a. vom hohen Schwerverkehrsaufkommen erreicht, was dem raumordnerischen Ziel, Wohngebiete vom Schwerverkehr freizuhalten, entspricht. Sie bewertet sich daher am günstigsten.

Variante 3 beurteilt sich bezogen auf das Schutzgut Mensch am schlechtesten, da Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden und Wohnbebauung von den Ortsteilen abgeschnitten wird.

Erholung

Es ist Ziel des RROP, in den Siedlungsbereichen und ihrer näheren Umgebung für die Einwohner ausreichende, möglichst fußläufige erreichbare Naherholungsmöglichkeiten vorzuhalten. Die siedlungsbezogenen Fuß- und Radwege sind durch in Grünzonen eingebundene Fuß- und Radwege mit überörtlichen Erholungsgebieten zu vernetzen. Sie sind möglichst vom motorisierten Individualverkehr freizuhalten (D 3.8 02).

Einige Bürger befürchten, dass die Trasse der Variante 1 für die Naherholung wichtige Rad- und Fußwegeverbindungen unterbricht (siehe auch 1.3.7). Hierzu wird aus raumordnerischer Sicht auf die Planung der Straßenbauverwaltung hingewiesen, die Verbindung des Wirtschaftswegenetzes für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Rad- und Fußgängerverkehr durch entsprechende bauliche Maßnahmen zu gewährleisten.

Hinsichtlich zu befürchtender negativer Auswirkungen im Bereich der Variante 3 merkt der BUND an, dass den Anwohnern der Wilhelmhöhe der direkte Zugang zum Naherholungsraum in der Weseraue abgeschnitten werden würde. Die Straßenbauverwaltung weist diesbezüglich jedoch darauf hin, dass auch derzeit die Anwohner Holtorfs die vorhandenen Brücken über die Bahnlinie benutzen, um in die Wesermarsch zu gelangen.

Bewertung

Bei allen Varianten wird das vorhandene Wegenetz grundsätzlich durch entsprechende Wirtschaftswegeüberführungen wieder geschlossen, so dass die Erreichbarkeit der landwirt

schaftlichen Flächen und der Erholungsgebiete sichergestellt wird. Unter diesen Gesichtspunkten bewerten sich alle Varianten gleich.

Die Bewertung der Auswirkungen der Varianten auf die Erholungsnutzung und das Landschaftsbilderleben wird ausführlich unter den Ziffern III 1.3.7 (Erholung) und 1.4.6 (Schutzgut Landschaft) behandelt.

1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

1.4.2.1 Tiere

Gemäß LROP ist Grundsatz, dass die Pflanzen- und Tierarten nachhaltig zu sichern sind (A 2.1).

Es ist Ziel des RROP, dass für den Naturhaushalt, die Tier- und Pflanzenwelt und das Landschaftsbild besonders wertvolle Gebiete durch Abwendung von Beeinträchtigungen, ggf. naturschutzfachliche Sicherung und – soweit erforderlich – durch Pflege zu erhalten, zu entwickeln oder zu nutzen. In allen naturräumlichen Einheiten ist die Entwicklung beispielhafter Naturwälder und die Wiederherstellung naturnaher Fließgewässer anzustreben. Als Grundlage dafür ist der Landschaftsrahmenplan zu berücksichtigen. Zur Abwendung von Beeinträchtigungen, die sich auf einzelne schutzwürdige Teile von Natur und Landschaft negativ auswirken können, sind im Einzelfall Schutzverordnungen zu erlassen (D 2.1 01).

a) Avifauna

Hauptaugenmerk bei der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere ist die Avifauna im Untersuchungsraum. Vögel bilden die artenreichste Wirbeltiergruppe Mitteleuropas und besiedeln fast alle im Untersuchungsgebiet auftretenden Biotoptypen, daher stellen sie einen bedeutenden Indikator für die Bewertung der Auswirkungen der geplanten Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Tiere dar.

Die Bewertung der Avifauna erfolgt gemäß WILMS u. a. (1997) nach Gefährdung (Rote Liste), der Brutpaarzahlen, der Artenzahl und der Einbeziehung der Flächengröße. In die Bewertung sind nur die Daten einer Kartierungsperiode einbezogen worden. Es sind nur Brutverdachte und Brutnachweise innerhalb des Untersuchungsgebietes eingeflossen. Es gilt die Einstufung der gefährdeten Brutvogelarten der jeweiligen Roten Listen für den hier relevanten Naturraum Tiefland Ost. Die Roten Listen Niedersachsens und der BRD werden unterstützend bzw. trendzeigend mit abgebildet. Ab vier Punkten erlangt ein Gebiet lokale, ab neun Punkten regionale Bedeutung für die Avifauna. Nach Brinkmann (1998) ist eine lokale und regionale Bedeutung für Brutvögel gemäß WILMS u. a. gleichzusetzen mit einer hohen Bedeutung als Tierlebensraum, bei Vorkommen von gefährdeten Arten liegt eine mittlere Bedeutung vor.

Zur Bewertung der Avifauna ist das Untersuchungsgebiet in zwölf Teilräume untergliedert worden:

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| 1. Sandberge | Lokale Bedeutung |
| 2. Wald in den Sandbergen | Lokale Bedeutung |
| 3. Heemser Heide | Lokale Bedeutung |
| 4. Südlich Drakenburg | Geringe Bedeutung |
| 5. Führser Mühlbachniederung | Regionale Bedeutung |
| 6. Östlich Holtorf | Lokale Bedeutung |

7. Östlich Wölpe	Keine Rote-Liste-Arten ⁴
8. Wölpe	Regionale Bedeutung
9. Erichshagen	Lokale Bedeutung
10. Waldgebiet Schwarzes Moor	Keine Rote-Liste-Arten ⁴
11. Schwarzes Land	Lokale Bedeutung
12. Mußriedesee	Lokale Bedeutung

Fast flächendeckend hat der gesamte östliche Untersuchungsraum gemäß der oben aufgeführten Kriterien eine lokale Bedeutung für gefährdete Offenlandarten als auch gefährdete Gehölzbrüter. Auch im Westen entlang der Bahnstrecke sind gefährdete Arten vorhanden, die dem Raum eine hohe Bedeutung zuweisen. Die Waldbereiche im Osten werden vom Untersuchungsgebiet nur angeschnitten. Die Einbeziehung dieser Bereich hätte vermutlich eine hohe Bedeutung für Waldvogelarten ergeben⁴.

Der östliche Untersuchungsraum weist aufgrund seiner vielfältigen naturräumlichen Struktur aus Wald, Hecken und Offenland (Ackerland, Grünland, ruderae Bereiche) zu einer vergleichsweise artenreichen Avifauna. Jedoch sind spezialisierten Arten wie der Neuntöter hier nicht als Brutvögel nachzuweisen. Weiterhin haben die Untersuchungen gezeigt, dass Großvogelarten wie Weißstorch, Schwarzmilan und Rotmilan diesen Raum für ihre Nahrungssuche benötigen. Eine Zerschneidung dieses Raumes durch Variante 1 würde demnach zu Beeinträchtigungen der Avifauna führen. Dies gilt für Variante 2 in abgeschwächter Form. Die geringsten Beeinträchtigungen für das Schutzgut Avifauna würden durch Variante 3 auftreten, da sie im westlichen stark anthropogen überprägten Raum liegt.

Da keine Rastvogelkartierungen vorliegen, können hierzu keine detaillierten Aussagen gemacht werden. Der NABU weist jedoch auf die Bedeutung des Untersuchungsgebietes für Rastvögel hin. Er führt 13 z. T. gefährdete Rastvogelarten auf, die sich im Untersuchungsraum zeitweilig aufhalten. Eine hohe Bedeutung für Rastvögel hat vermutlich der Mußriedesee als größeres Stillgewässer, der im Landschaftsplan der Stadt Nienburg als bedeutsames Rastvogelgebiet ausgewiesen ist.

Bewertung

Aufgrund der Vorbelastung des Untersuchungsgebiets durch stark befahrene Straßen und Hochspannungsfreileitungen bietet dieser Raum insgesamt für das Schutzgut Avifauna keine optimalen Lebensbedingungen, die durch den Bau der Ortsumgehung, insbesondere bei Variante 1 durch den Zerschneidungseffekt und Lärmimmissionen weiter eingeschränkt werden.

b) Fledermäuse

Anhand der Fledermaus können die funktionalen Beziehungen zwischen verschiedenen Landschaftsteilen verdeutlicht werden. Durch saisonale Wanderungen der Fledermaus werden lokale, regionale und überregionale Verflechtungen zwischen Teillebensräumen deutlich. Im Landschaftsplan der Stadt Nienburg werden für den Bereich Holtorf und im Waldgebiet Hohehorst bedeutsame bis sehr bedeutsame Bereiche für Fledermäuse dargestellt. Im Rahmen der UVS ist die Raumnutzung der Fledermaus im Untersuchungsgebiet untersucht und bewertet worden.

Die Fledermäuse im Untersuchungsgebiet sind durch den Einsatz von Pestiziden und die Zerschneidung durch Straßen und Hochspannungsfreileitungen sowie durch die Erweiterungen der Siedlungen durch Neubaugebiete in ihrem Bestand artübergreifend bereits angegriffen. Relativ

⁴ Bei den Teilräumen 7 und 10 ist keine Bewertung möglich, da sie im Zusammenhang mit den angrenzenden Waldbereichen zu sehen sind.

stark frequentierte Straßen wie die geplante Ortsumgehung können zu weiteren Schäden am Bestand führen. Besonders betroffen sind die Zwerg- und Breitflügelfledermäuse.

Der noch weitgehend unzerschnittene Bereich nördlich der Ortslage Erichshagen, durch den die Varianten 1 und 2 verlaufen, mit dem hohen Anteil an Hecken- und Gehölzstrukturen ist großflächig als hochwertig einzustufen. Auch der Führser Mühlbach hat als Leitlinie für zahlreiche Fledermausarten im Bereich südöstlich von Erichshagen in Verbindung mit dem Mußriedesee hohe Bedeutung.

Bewertung

Insgesamt ist zu erwarten, dass sich die Varianten 1 und 2 durch die Faktoren Zerschneidung von Jagdrevieren, Lebensraumverlust und Kollisionsgefahr beeinträchtigend auf den Fledermausbestand auswirken wird.

Da die Variante 3 auf einer bestehenden Trasse verläuft und Belastungen somit gebündelt werden, stellt sie die aus fledermauskundlicher Sicht verträglichste Variante dar. Lediglich der Führser Mühlbach westlich der Ortslage Holtorf ist ein Konzentrationspunkt von Fledermausaktivitäten. Hier sollte durch entsprechende bauliche Maßnahmen einer weiteren Beeinträchtigung des Fledermausbestandes vorgebeugt werden.

c) Makrozoobenthos und Libellen

Im Frühjahr 2002 wurde eine Begutachtung der Fließgewässer im Untersuchungsraum an den Kreuzungspunkten mit den Trassenvarianten durchgeführt. Der ökologische Zustand der Gewässer ist als schlecht einzustufen. Im Landschaftsplan der Stadt Nienburg wird einzig der Mußriedesee als ein für Libellen bedeutsames Gebiet eingestuft.

Bewertung

Keine Variante beeinträchtigt den Mußriedesee in seiner Bedeutung als Libellengewässer.

d) Fische

Lediglich der Führser Mühlbach und der Bunkenmoorgraben weisen für die Fischfauna ein wertvolles Habitat auf. In der Artenzusammensetzung ähnlich sich beide Gewässer. Doch das Auftreten der gefährdeten Bachschmerle und der höheren Individuenzahl des stark gefährdeten saisonal wandernden Steinbeißers machen den Führser Mühlbach zum für die Fischwelt bedeutsameren Gewässer. Der Steinbeißer ist anders als die ebenso als gefährdet einzustufende Bachschmerle empfindlicher gegenüber Gewässerverunreinigungen und daher wichtiger Indikator für die Gewässerqualität.

Bewertung

Eine besondere Gefährdung der Gewässerqualität und der Fischfauna geht von Verunreinigungen aus, die durch verschmutztes abfließendes Regenwasser während der Bauzeit oder des späteren Fahrbetriebes verursacht werden könnten. Durch entsprechende abwassertechnische Maßnahmen sollte dem vorgebeugt werden.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen insbesondere der stark gefährdeten Fischfauna bewerten sich demzufolge alle Variante gleich.

1.4.2.2 Pflanzenwelt und Lebensräume

Die Bewertung der Biotoptypenkartierung erfolgte auf Grundlage der Vorgaben des ehemaligen Niedersächsischen Landesamtes für Ökologie (2002).

Zu den floristisch bedeutsamen Lebensräumen zählen insbesondere die z. T. naturnahen Waldkomplexe sowie die Heckenstrukturen mit ruderalen Säumen. Auch der Mußriedesee hat eine hohe Bedeutung wegen seiner flächenhaften und rel. naturnahen Strukturen.

Von mittlerer Bedeutung sind die meist kleinflächigen Nadelholzforsten, die mesophilen Grünländer und die feuchte- oder magerkeitsanzeigenden Gebüsche.

Von nachrangiger Bedeutung sind große Teile des Untersuchungsraumes, die durch ausgedehnte Ackerflächen und Intensivgrünländer geprägt sind. Artenreiche Biototypen sind auf Kleinsträume beschränkt.

Mehrere Einwanderheber haben im Rahmen der öffentlichen Auslegung darauf hingewiesen, dass Variante 1 drei Biotope nach § 28a NNatG zerschneidet und stöempfindliche Tierarten verdrängen würde (hierzu siehe auch Ziffer 1.4.2.1).

Naturgemäß weisen die Pflanzenlebensräume mit hoher Wertigkeit die größten Empfindlichkeiten aus. Da die Varianten 1 und 2 vor allem in ihrem nördlichen Verlauf durch eine reich strukturierte Landschaft, die einen hohen Anteil an bedeutenden und empfindlichen Biototypen aufweist, wird hier das Schutzgut Pflanzen durch Zerschneidung, Lebensraumverlusten und durch Schadstoffimmissionen erheblich beeinträchtigt, wobei Variante 1 wegen ihrer Länge als die konfliktträchtigste zu beurteilen ist. In der UVS werden neun Konfliktschwerpunkte bei dieser Variante festgestellt. Bei Variante 2 sind es nur vier und bei Variante 3 gibt es nur einen Konfliktschwerpunkt (Führser Mühlbachniederung).

Bewertung

Aus den oben dargelegten Gründen stellt sich Variante 3 aus floristischer Sicht als die günstigste dar, da mit ihr die geringsten Eingriffe verbunden sind.

1.4.3 Schutzgut Boden

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind bei allen drei Varianten in qualitativer Hinsicht annähernd gleich zu bewerten, da die Empfindlichkeit der Böden gegenüber Beeinträchtigungen im gesamten Untersuchungsraum ähnlich ausgeprägt ist.

Aufgrund der zu erwartenden irreversiblen Verlusten an Bodenmasse beurteilt sich Variante 1 am schlechtesten. Gewachsener Boden wird in großem Umfang überbaut. Die Überbauung führt zum Verlust der natürlichen Bodenfunktionen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen kommt es zu Stoffeinträgen im Trassenseitenraum innerhalb eines bislang wenig vorbelasteten Bereiches. Für Variante 2 gilt dies in abgeschwächter Form.

Bewertung

Aus Sicht eines nachhaltigen Bodenschutzes beurteilt sich Variante 3 als die günstigste, da es nur in sehr geringem Umfang zum Verlust natürlicher Bodenfunktionen kommen wird. Die Stoffeinträge im Trassenseitenraum sind als vergleichsweise unproblematisch zu bewerten, da sie einen bereits vorbelasteten Bereich betreffen. Variante 3 entspricht daher mit der raumordnerischen Zielvorgabe Bodenverluste durch Flächeninanspruchnahme auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken (D 2.2 06).

1.4.4 Schutzgut Wasser

1.4.4.1 Grundwasser

Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser sind bei allen drei Varianten durch Bodenverluste (Infiltrationsfläche) und Schadstoffeinträge zu erwarten. Im Hinblick auf die Sicherung eines nachhaltigen Trinkwasserschutzes wird dem Verlust von Infiltrationsflächen auch außerhalb des Wasserschutzgebietes Drakenburg ein hohes Risiko beigemessen. Das Grundwasser ist gemäß landesweiter raumordnerischer Zielvorgabe unabhängig von der Nutzung flächendeckend vor nachteiliger Veränderung der Beschaffenheit zu schützen; die Grundwasserneubildung ist zu fördern (C 2.3 08). Im Hinblick auf dieses Ziel beurteilt sich Variante 3 am günstigsten, da die zu versiegelnde Fläche über bedeutsamen Grundwasserleitern im Vergleich zu den beiden anderen Varianten am niedrigsten ist.

Der BUND weist darauf hin, dass Variante 1 nahe des nach § 28a NNatG Besonders geschützten Biotopes im Bereich „Schwarzen Moor“ verläuft. Eine Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes dieses Gebietes durch den Straßenbau müsste untersucht und ausgeschlossen werden. Dieser Anregung ist in den Genehmigungsverfahren Rechnung tragen (siehe Maßgabe 7).

Bewertung

Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Nienburg/Weser und des Kreisverbandes für Wasserwirtschaft beurteilt sich die Variante 1 aus Sicht eines nachhaltigen Trinkwasserschutzes am günstigsten, da sie nicht das geplante Einzugsgebiet für das Wasserschutzgebiet Drakenburg tangiert. Gefährdungen des Wasserschutzgebietes durch die Varianten 2 und 3, die die Schutzzone III queren, ergeben sich insbesondere durch anlagebedingte Schadstoffeinträge und zu befürchtenden Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen. Demzufolge beurteilen sich beide Varianten aus wasserwirtschaftlicher Sicht vergleichsweise ungünstig.

1.4.4.2 Oberflächengewässer

Beeinträchtigungen der Fließgewässer im Untersuchungsgebiet sind insbesondere anlagebedingt, durch Brückenbauwerke, Durchlässen und bauwerksfreien Querungen zu erwarten. Die anlagebedingten Auswirkungen lassen sich erst in den Folgeverfahren detailliert abschätzen, wenn feststeht, wie die Gewässerquerungen baulich gestaltet werden.

Bei Variante 1 bzw. 2 ist die stärkste Betroffenheit der Fließgewässer festzustellen. Südlich von Erichshagen werden die Fließgewässer II. Ordnung Bunkenmoorgraben und Führser Mühlbach gequert. Da der Führser Mühlbach gefährdete Tierarten wie die Gebänderte Prachtilbelle und den Steinbeißer beheimatet, bewertet er sich hinsichtlich seiner ökologischen Empfindlichkeit am höchsten. Seine ökologische Qualität wird durch Unterbrechung der Durchgängigkeit und Schadstoffeinträge in der Bauphase und während des späteren Fahrbetriebes beeinträchtigt.

Östlich der Ortslage Erichshagen wird die Wölpe, ein Fließgewässer II. Ordnung überquert und die ökologische Durchgängigkeit beeinträchtigt. Auch hier wird es bau- und anlagebedingt zur Verschlechterung der Wasserqualität durch Schadstoffeinträge kommen.

Bei Variante 3 wird es zu Beeinträchtigungen bei Querung des Führser Mühlbaches westlich der Ortslage Holtorf aus den oben dargelegten Gründen kommen.

Die übrigen Oberflächengewässer sind aufgrund ihrer starken Überformung durch wasserwirtschaftliche Maßnahmen nicht als Konfliktschwerpunkte zu werten. Ihr Gewässersystem

ist u. a. durch zeitweiliges Trockenfallen bereits stark beeinträchtigt. Durch die oben genannten Risiken sind sie jedoch auch betroffen.

Bewertung

Alle drei Varianten queren den Führer Mühlbach, der aufgrund seiner Verbindung zur Weser und streckenweise naturnahen Ausprägung das bedeutendste Fließgewässer im Untersuchungsraum darstellt. Demzufolge ist keiner Variante aus gewässerkundlicher Sicht der Vorzug zu geben.

1.4.5 Schutzgut Luft, Klima

Die Auswirkungen der geplanten Ortsumgehung auf das Schutzgut Klima, Luft sind aufgrund ihrer Lage in einem Raum, der klimatisch keine bedeutsamen Ausgleichsfunktionen erfüllt, im Vergleich zu den anderen Schutzgütern nicht so gravierend zu beurteilen.

Dabei ruft die Variante 1 die stärksten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima / Luft im Nahbereich der Trasse (Kleinklima) insbesondere durch Versiegelung des Bodens hervor. Die kürzere Variante 2 beurteilt sich entsprechend günstiger.

Bewertung

Variante 3 ist aus Sicht des Luft- und Klimaschutzes im Hinblick auf das Kleinklima aufgrund der wesentlichen niedrigeren erforderlichen Bodenversiegelung als die verträglichste Trasse zu bewerten.

1.4.6 Schutzgut Landschaft

Alle drei Varianten werden sich anlagebedingt optisch beeinträchtigend auf das Landschaftsbild auswirken. Bei den Varianten 1 und 2 werden diese optischen Störungen durch die jeweils vier geplanten raumdominierende Brückenbauwerke, durch Störungen weiträumiger Sichtbeziehungen und Querungen des landschaftsbildprägenden Führer Mühlbaches hervorgerufen. Bei Variante 3 werden Beeinträchtigungen durch das geplante Brückenbauwerk (Länge: 400 m), das Dammbauwerk (Länge: 500 m), Störungen weiträumiger Sichtbeziehungen, der Querung des Führer Mühlbaches und durch die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auf einer Länge von 1.800 m hervorgerufen.

Bezüglich Variante 1 befassen sich zahlreiche Einwendungen Privater mit der Zerschneidung einer reich gegliederten, gut erhaltenen Kulturlandschaft.

Variante 1 verläuft im östlichen Untersuchungsgebiet durch ein Gebiet, das im Landschaftsrahmenplan des Landkreises Nienburg/Weser als Bereich mit mittlerer Vielfalt, Eigenart und Schönheit dargestellt ist und durch die Straße zerschnitten wird. Im südlichen Untersuchungsraum, den die Varianten 1 und 2 durchqueren, grenzen östlich Bereiche, die gemäß Landschaftsrahmenplan von hoher Vielfalt, Eigenart und Schönheit sind. Sie umfassen das Landschaftsschutzgebiet „Die Krähe“ und das Naturschutzgebiet „Nördliches Lichtenmoor“. Des Weiteren wird das Landschaftsbildensemble „Wölper Burg“ mit dem visuell eindrucksvollen Waldbereiches durch die Variante 1 bzw. 2 erheblich beeinträchtigt.

Bewertung

Insgesamt ist daher Variante 1 als die Variante mit den weitestgehenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu bewerten. Ursprüngliche Landschaftsstrukturen werden in großem Ausmaße überformt. Vor allem die nördlichen Abschnitte von Variante 1 führen zur gravierenden Zerschneidung optisch-funktionaler Zusammenhänge. Allerdings ist in diesem Zu

sammenhang anzumerken, dass dieser Landschaftsraum bereits durch Hochspannungsfreileitungen und eine Windenergieanlage in der Gemarkung Erichshagen vorbelastet ist. Insgesamt ist jedoch das Empfindlichkeit der Raumabschnitte, auf die sich Variante 1 auswirkt, überwiegend als hoch einzustufen.

Auch Variante 2, obgleich kürzer, beansprucht wie Variante 1 im Bereich vom Abzweig der B 215 bis zur Querung des Führer Mühlbachs Flächen, die reich strukturiert sind und daher überwiegend als hoch empfindlich in Bezug auf das Schutzgut Landschaft einzustufen sind. Im westlichen Verlauf nördlich der Ortslage Erichshagen sind Beeinträchtigungen der gehölzstrukturierten Geestlandschaft zu erwarten. Hier sind jedoch keine Bereiche mit bedeutender Landschaftsbildqualität betroffen.

Durch Variante 3 sind die geringsten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu erwarten, da keine Räume mit bedeutenden Landschaftsbildqualitäten betroffen sind.

1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Der BUND und einige Bürger erheben Bedenken gegen Variante 1 bzw. 2, da sie den Bereich der Wölper Burg tangiert. In ihrem südlichen Verlauf wird das bedeutende und weithin sichtbare Bodendenkmal „Wölper Burg“ visuell und durch den Verkehrslärm erheblich beeinträchtigt. Betroffen ist auch das Landschaftsbildensemble der Burg und der Waldkulisse (siehe Ziffer 1.4.6).

Im Rahmen der Folgeverfahren sollte geprüft werden, ob eine Verschiebung der Trasse der Variante 1 in östliche Richtung die zu befürchtenden Beeinträchtigungen dieses Schutzgutes mindern könnte (siehe Maßgabe 8).

Zudem wird befürchtet, dass die Trasse eine historische Anlage zerstöre und künftigen Generationen die Möglichkeit verwehrt werden würde, archäologische Ausgrabungen zu tätigen.

Die Bezirksregierung Hannover hat mit Stellungnahme vom 09.12.04 darauf hingewiesen, dass im Bereich der geplanten Varianten archäologische Fundstellen bekannt sind. Es ist daher damit zu rechnen, dass im gesamten Bereich der Trassen mit weiteren Funden zu rechnen ist. Es kann sich hierbei z. B. um vorgeschichtliche Siedlungen, Gräberfelder oder Befestigungsanlagen handeln.

Bewertung

Aus Sicht der Denkmalpflege ist Variante 3 der Vorzug zu geben, da sie keine derzeit bekannten Kultur- und sonstigen Sachgüter berührt. Variante 1 bzw. 2 beurteilt sich dementsprechend ungünstig, da sie an der Wölper Burg vorbeiführt.

1.4.8 Schutzgutübergreifende Betrachtung der Umweltauswirkungen

Bei allen Varianten wird es erheblichen Beeinträchtigungen, insbesondere der Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden sowie Landschaft kommen.

Die Varianten unterscheiden sich wesentlich hinsichtlich ihrer Länge: Variante 1 ist ca. 7,4 km lang, Variante 2 ca. 6,0 km und Variante 3 ist mit nur ca. 3,1 km Länge mit Abstand die kürzeste Variante und weist daher den geringsten Flächenverbrauch und mit ca. 2 ha den geringsten Verbrauch an gewachsenem Boden auf. Demgegenüber weisen die Varianten 1 und 2 mit 8 ha und 6 ha Bodenverluste wesentlich höhere Empfindlichkeiten auf.

Variante 1

Variante 1 bewertet sich im Hinblick auf das Schutzgut Mensch am vorteilhaftesten. Schadstoff- und Lärmbelastungen in den Ortschaften werden erheblich reduziert. In den Ortsdurchfahrten Holtorf, Erichshagen und Sandberge ist eine Verminderung des Schwerverkehrsaufkommens, des Unfallrisikos für Fußgänger und Radfahrer zu erwarten. Zudem werden die Ortschaften durch die Verlegung der Bundesstraße städtebaulich aufgewertet. Die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität wird sich für die dortige Bevölkerung wesentlich erhöhen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die innerörtliche Verkehrsentlastung zu Lasten des unbesiedelten und bislang weitgehend unzerschnittenen Freiraumes geht (Wirkungsverlagerung). Zudem könnten sich als Folgewirkung zusätzliche bauliche und verkehrliche Beeinträchtigungen durch Anschluss bestehender oder geplanter Gewerbegebiete oder Infrastruktureinrichtungen in der Erholungslandschaft an die neue B 215 ergeben, die sich auf die naturnahe Landschaft und auf die damit verbundenen vielfältigen, ökologischen und erholungswirksamen Funktionen auswirken.

Bei Variante 1 werden jedoch maßgeblich wertvolle Biotope und Lebensräume wertgebender Tierarten, die Schutzgüter Boden, Grundwasser, Fließgewässer, die Wölper Burg als Kulturdenkmal sowie weite Räume mit empfindlichen Landschaftsbildqualitäten beeinträchtigt. Der Umfang und die Art der erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes ergibt sich aus Tabelle 12 der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung“ gemäß § 6 UVPG.

Variante 1 ruft die stärksten Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Lebensräume aufgrund der höchsten Zerschneidungsrate wertvoller Lebensräume für Tiere und Pflanzen hervor. Im östlichen Untersuchungsraum wurden zahlreiche landesweit und bundesweit bestandsgefährdete Tierarten (Brutvögel; Nahrungsrevier für Großvogelarten; Fledermäuse) nachgewiesen. Weiterhin führt diese Variante durch naturnahe Räume, die für die Pflanzenwelt von besonderer Bedeutung sind: Betroffen sind mehrere Besonders geschützte Biotope nach § 28a NNatG, kleinere, naturnahe Waldbiotop, naturnahe Strukturen am Mußriedesee und in der Niederung des Führser Mühlbaches westlich der B 215 und verschiedene kleinflächige Laub- und Nadelforsten sowie mesophile⁵ Grünländer.

Auch im Hinblick auf das Schutzgut Landschaft beurteilt sich Variante 1 am ungünstigsten. Sie wird sich beeinträchtigend auf das Landschaftsbild und die Erholungsnutzung auswirken. Alle siedlungsnahen Bereiche im östlichen Untersuchungsraum werden z. T. intensiv von Naherholungssuchenden und Radfahrern genutzt. Aufgrund ihrer guten Erreichbarkeit und reizvollen Landschaft sind diese Räume sehr empfindlich in Bezug auf bauliche Zerschneidungen oder Verlärmung. Als besondere Konfliktpunkte sind die Wölper Burg und der Mußriedesee hervorzuheben, die von beiden Varianten im Nahbereich tangiert werden. Die Varianten 1 und 2 werden eine starke Trennwirkung durch ihre bauliche Anlage und Unterbrechung von Wegebeziehungen erzeugen. Im siedlungsnahen Bereich wird sich die bauliche Anlage visuell negativ auswirken.

Variante 2

Variante 2 bewertet sich im Hinblick auf die besonders betroffenen Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser (insbesondere den Trinkwasserschutz), Landschaft und Kultur- und sonstige Sachgüter (Wölper Burg) ähnlich ungünstig wie Variante 1.

⁵ mesophil: pflanzliche und tierische Organismen, die für ihre optimale Entwicklung mittlere Feuchtigkeits- und Temperaturverhältnisse benötigen

Das Schutzgut Mensch schneidet im Vergleich bei Variante 2 am günstigsten ab. Wohnbauung ist nicht betroffen. Aufgrund ausreichender Schutzabstände werden auch keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Allerdings kann die verkehrliche Entlastungswirkung durch Variante 2 nicht optimal erreicht werden, da nur das Stadtgebiet Nienburgs profitieren würde. Die lange Ostumgehung (Variante 1) würde darüber hinaus die Ortsdurchfahrt Sandberge in Heemsen um über 50 % entlasten, was bei den Varianten 2 und 3 nicht der Fall ist. Weiterhin sind bei Variante 2 innerörtliche Abkürzungsverkehre zu erwarten, die die Vorteile dieser Variante insbesondere für das Schutzgut Mensch gegenüber Variante 1 stark einschränken.

Schutzgutübergreifend betrachtet liegen Umweltauswirkungen bei Variante 2 in ihrer Gesamtwirkung niedriger als bei Variante 1, jedoch deutlich höher als bei Variante 3, Entsprechendes gilt für den Kompensationsbedarf. Die Zerschneidungsrate wertvoller Lebensräume für Tiere und Pflanzen beurteilt sich im Vergleich zu Variante günstiger; es sind weniger wertvoller Räume betroffen.

Variante 3

Bei Variante 3 ist aus ökologischer Sicht mit dem geringsten Eingriff zu rechnen. Sie beurteilt sich im Hinblick auf die Betroffenheit der Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter am günstigsten.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass diese Trasse beim Schutzgut Mensch zu den höchsten Beeinträchtigungen durch die Belastung der Wohngebiete im Ortsteil Holtorf führen und verkehrlich die geringsten Entlastungseffekte bringen wird. Es werden sich im Wesentlichen Wirkungsverlagerungen von derzeit stark belasteten auf aktuell unbelastete Siedlungsbereiche im Ortsteil Holtorf ergeben. Variante 3 wird sich hauptsächlich nur auf die Verdener Landstraße verkehrlich und städtebaulich positiv auswirken, während Variante 1 auch die Celler Straße und die Ortsdurchfahrt Sandberge stark entlasten wird. Im innerstädtischen Bereich entlastet Variante 3 den Verkehr nur um 9 %, bei den Varianten 1 und 2 werden hingegen ca. 20 % Entlastung im Kerngebiet erreicht. Insgesamt sind bei Variante 1 sind im Vergleich wesentlich weniger Anwohner betroffen als bei Variante 3. Zusätzlich müssen bei Variante 3 Lärmschutzwände errichtet werden, die sich optisch negativ und auch negativ auf die Wohn- und Wohnumfeldqualität auswirken werden.

Im Hinblick auf die verkehrliche Verbesserung damit verknüpfte Entlastung der Bevölkerung von Schadstoff- und Lärmimmissionen sowie Unfallgefährdungen durch den Kfz-Verkehr beurteilt sich Variante 3 insgesamt am ungünstigsten von allen drei Varianten, d. h., für das Schutzgut Mensch werden keine besonderen Verbesserungseffekte erzielt.

Fazit

Da alle drei Varianten nicht durch extrem wertvolle Naturflächen verlaufen, kann die in der Gesamtschau unter starker Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch und der städtebaulichen Entwicklungspotenziale getroffene Empfehlung des Gutachters in der UVS, Variante 1 durchzuführen, aus naturschutzfachlicher und raumordnerischer Sicht akzeptiert und nachvollzogen werden.

2. Raumordnerische Gesamtabwägung

Unter Berücksichtigung der im LROP und im RROP festgelegten Grundsätze und Ziele, der im RROP dargestellten sonstigen Erfordernissen der Raumordnung, der Abwägung mit bestehenden und geplanten räumlichen Nutzungen sowie der Prüfung des Vorhabens hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit ist bewertend Folgendes festzustellen:

Das landesplanerisch festgestellte Vorhaben ist unter Einhaltung der unter Ziffer I auferlegten Maßgaben mit den Erfordernissen und Zielen der Raumordnung vereinbar. Dennoch führt es zu erheblichen Beeinträchtigungen räumlicher Nutzungsbelange und von Schutzgütern nach dem UVPG, wie unter Ziffer III 1.4.8 dargelegt.

Die im Folgenden dargelegte Abwägung der variantenbezogenen Bewertungen der Auswirkungen des Vorhabens gegen- und untereinander ergibt im Ergebnis, dass Variante 1 unter raumordnerischen Gesichtspunkten der Vorzug zu geben ist.

Im RROP 2003 ist die Verlegung der B 215 im Bereich zwischen Nienburg und Erichshagen als Ziel der Raumordnung festgelegt. Die geplante Ortsumgehung ist in der Zeichnerischen Darstellung als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung im vordringlichen Bedarf festgelegt (siehe Anlage I).

Die in der Zeichnerischen Darstellung festgelegten Hauptverkehrsstraßen sind in einer ihrer Funktion entsprechenden Leistungsfähigkeit zu sichern bzw. zu entwickeln.

Sie haben insbesondere die Aufgabe:

- die zentralen Orte im Landkreis Nienburg/Weser untereinander zu verbinden
- die Anbindung an die Oberzentren Hannover und Bremen sowie die benachbarten Mittelzentren Minden, Stadthagen, Wunstorf, Neustadt a. Rbge., Verden, Syke und Sulingen zu sichern
- die zentralen Orte im Landkreis Nienburg/Weser und das nationale Bundesautobahnnetz anzuschließen
- in den Ländlichen Räumen die Voraussetzungen für die Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sicherzustellen
- überregional bedeutsame Erholungsgebiete zu erschließen (D 3.6 01).

Das Hauptverkehrsstraßennetz ist

- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- durch den Bau von Ortsumgehungen zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen
- zum Abbau von Verkehrsengpässen
- zur Sicherung der Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV in den Ländlichen Räumen

bedarfsgerecht und umweltverträglich auszubauen (D 3.6 02).

Weitere Ziele der Regionalplanung sind

- die allgemeine Verbesserung der Lebensverhältnisse im Landkreis Nienburg/Weser und
- die Verknüpfung der regional und überregional bedeutsamen Wirtschaftszentren (D 3.6.3 01/03).

Bei Nichtrealisierung der Ortsumgehung würde sich die innerörtliche Belastungssituation weiter verschärfen. Wie die Verkehrsanalyse zum aktuellen Straßennetz zeigt, sind die Verkehrsbelastungen auf der B 215 im Bereich der Stadt Nienburg in den letzten Jahren stark angestiegen. So erreichen die Verkehrsbelastungen auf der Verdener Landstraße Werte von ca. 16.000 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von rd. 9 %. Davon sind etwa 4.000 Kfz/Tag reine innerstädtische Durchgangsströme.

Aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen sind durch die Variante 1 die deutlichsten Verbesserungseffekte für die Stadt Nienburg/Weser und die Samtgemeinde Heemsen zu erreichen, da der bestehende Zustand für die Anlieger in den Ortsteilen der Stadt Nienburg und der Samtgemeinde Heemsen aufgrund des anwachsenden Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerlastverkehrs, immer belastender wird. Die hohe Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrten führt zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie zur Gefährdung der Bevölkerung. Die Ortsteile sind in ihrer städtebaulichen Funktion durch die Barrierewirkung der B 215 erheblich beeinträchtigt. Eine Verbesserung – insbesondere im Hinblick auf die Wohn- und Wohnumfeldqualität kann nur durch Variante 1 erreicht werden.

Auch im Hinblick auf die Verbesserung der Verbindungsqualität der B 215 wirkt sich Variante 1 am effektivsten aus. Variante 1 weist auf den betrachteten Streckenabschnitt bezogen im Vergleich zu den beiden anderen Varianten den kürzesten Fahrweg und bedingt durch den hohen Außerortsanteil auch die mit Abstand kürzeste Fahrzeit auf.

Variante 2 – als kurze Ostvariante – beurteilt sich im Hinblick auf die verkehrlichen Effekte auch positiv im Hinblick auf die Entlastung der kritischen Bereiche im Stadtgebiet Nienburgs. Für die Samtgemeinde Heemsen ergeben sich jedoch keine Verbesserungen in der Ortsdurchfahrt Sandberge. Bei dieser Variante ist zudem zu befürchten, dass Ortskundige den kürzeren Weg über die Verdener Landstraße von Norden in Richtung Westen als Schleichweg nutzen und somit der Entlastungseffekt im Vergleich zu Variante 1 nicht so positiv ausfällt, daher ist Variante 1 gegenüber Variante 2 in verkehrlicher Hinsicht der Vorzug zu geben.

Variante 1 wird sich jedoch beeinträchtigend auf die Wohnumfeldqualität und Erholungsnutzung durch die großräumige Zerschneidung auswirken. Betroffen sind insbesondere die Siedlungsbereiche zwischen den Ortschaften Rohrsen und Sandberge, darüber hinaus muss ein Wohngebäude weichen. Punktuell ergibt sich beim Anschluss an die alte B 215 eine problematische Situation für ein Wohngebäude.

Der siedlungsnahen Freiraum wird durch Variante 1 weiträumig zerschnitten und beeinträchtigt durch Lärmemissionen und Luftverunreinigungen von größeren Verkehrswegen bisher wenig beeinflusste Räume.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen wird es bei Variante 1 zu weitgehenden Auswirkungen kommen; dies ist in der Zerschneidung von Biotopkomplexen und wichtigen Lebensräumen für Tiere und Pflanzen auf relativ langer Strecke begründet. Auch das Landschaftsschutzgebiet „Die Krähe“ wird zerschnitten und beeinträchtigt insbesondere faunistische Funktionsbeziehungen.

Im Hinblick auf die geringste Beeinträchtigung im Rahmen der UVP betrachteten Schutzgüter ist Variante 3 am vorteilhaftesten aufgrund ihres geringen Flächenverbrauches und Verlaufes auf vorhandenen Trassen und vorbelasteten Räumen. Aus Sicht der Land- und Forstwirtschaft ist sie aufgrund ihres geringen Flächenverbrauches am günstigsten zu bewerten.

Jedoch beurteilt sich ihre städtebauliche und verkehrliche Entlastungswirkung am ungünstigsten. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen beurteilen sich bei dieser Variante am negativsten, da sie direkt durch bestehende Wohnsiedlungen im Bereich Wilhelmshöhe führt und aufgrund erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen und Verlust eines Wohnhauses die höchste Konfliktdichte beim Schutzgut Menschen aufweist. Auch die Entlastungswirkung würde sich fast ausschließlich auf die Verdener Landstraße auswirken. Im Prinzip käme es aber nur zu einer Verlagerung der Belastung der Verdener Landstraße auf die Trasse der Variante 3, also nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.

Letztlich ist Variante 3 aufgrund ihrer Zerschneidung bestehender Wohnbereiche und Industrieansiedlungen angesichts der gravierenden städtebaulichen Hindernisse schwierig zu rea-

lisieren. Das rechtswirksame Bebauungsplangebiet für das Industriegebiet Wilhelmshöhe, das zerschnitten wird, sichert die Erweiterungsmöglichkeiten für den dort ansässigen großen Industriebetrieb, dessen Verwaltungszentrale für den europäischen Markt erst kürzlich in das Mittelszentrum Nienburg verlegt wurde. Durch diese Variante wären die Erweiterungsmöglichkeiten nicht mehr gegeben, was zur Folge hätte, dass dieser Standort aufgegeben werden müsste. Hierzu liegt eine schriftliche Stellungnahme der Firma REXAM GLASS GmbH vor. Insgesamt betrachtet, wäre diese Variante wäre nur unter Inkaufnahme großer Nachteile für das Schutzgut Mensch und wirtschaftlicher Entwicklungshemmnisse umzusetzen.

Aus raumordnerischer Sicht ist daher die Variante 3 im Hinblick auf die städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zielsetzungen, die mit dem Bau der Ortsumgehung der B 215 verfolgt werden und im RROP abgesichert sind, abzulehnen.

Auch im Hinblick auf die geschätzten Gesamtkosten beurteilt sich Variante 3 bezogen auf die Kosten pro Kilometer am schlechtesten. Die im Verhältnis zu Variante 1 (1,1 Mio. Euro pro km) sehr hohen Kosten von 2 Mio. Euro pro km entstehen bei Variante 3 insbesondere durch die aufwändigen Brückenbauwerke und die Lärmschutzwand im Bereich der „Wilhelmshöhe“. Weiterhin führen die Varianten 2 (1,26 Mio. Euro pro km) und 3 durch ein derzeit noch im Aufstellungsverfahren befindliches Wasserschutzgebiet und die Auflagen der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag) zu beachten sind, die zusätzliche Kosten verursachen.

Fazit

Im Hinblick auf die Kosten- und Nutzeneffektivität und unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung ist Variante 1 am günstigsten zu bewerten, da nur durch diese Trassenführung optimale Verbesserungen der verkehrlichen und städtebaulichen Situation zu erzielen sind.

IV. Hinweise

1. Nachfolgende Zulassungsverfahren

Die Straßenbauverwaltung hat von allen Stellungnahmen, die Hinweise, Anregungen und Bedenken erhalten Kopien bzw. die Originale erhalten.

Die Verfahrensbeteiligten, die Hinweise und Anregungen gegeben haben, welche zwar nicht für die Landesplanerische Feststellung entscheidungserheblich waren, aber im Rahmen der Genehmigungsverfahren zu beachten sind, sind unter Ziffer I, Maßgaben Nr. 15 bis 17, aufgeführt.

2. Rechtswirkung des Raumordnungsverfahrens

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens stellt keinen Verwaltungsakt dar. Es hat gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung. Es ersetzt nicht erforderliche Erlaubnisse, Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstige behördliche Entscheidungen nach anderen Rechtsvorschriften.

Die darin eingeschlossene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die den im Raumordnungsverfahren beurteilten Gegenstand betreffen, sowie bei Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens nach Maßgabe des § 4 Abs. 2, 4 und 5 ROG zu berücksichtigen. Eine verwaltungsgerichtliche Klagemöglichkeit besteht nicht. Rechtsschutz ist erst im nachfolgenden Zulassungsverfahren gegeben.

Eine Verletzung von Verfahrensvorschriften bei der Durchführung von Raumordnungsverfahren ist unbeachtlich, wenn sie nicht schriftlich innerhalb eines Jahres nach der öffentlichen Bekanntmachung bei der Aufsichtsbehörde geltend gemacht worden ist.

3. Befristung der Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung

Die Geltungsdauer der Landesplanerischen Feststellung wird zeitlich auf fünf Jahre befristet. Sie läuft ab, sofern sie nicht vorher verlängert worden ist.

4. Information der Öffentlichkeit

Gemäß § 16 Abs. 4 NROG ist die Landesplanerische Feststellung inklusive der Zusammenfassung der verfahrenserheblichen eingegangenen Stellungnahmen in der Stadt Nienburg/Weser und der Samtgemeinde Heemsen einen Monat zur Einsicht auszulegen. Ort und Zeit der Auslegung sind ortsüblich bekannt zu machen. Über die erfolgte Auslegung ist dem Landkreis Nienburg/Weser ein Nachweis zu erbringen.

5. Kostenfestsetzung

In einem gesonderten Kostenfestsetzungsbescheid werden die Auslagen gemäß der Allgemeinen Gebührenordnung (AllGO) entsprechend den Vorschriften des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes (NVwKostG) festgesetzt.

Im Auftrage

Pagels

Anhang: Anlage I und II zwei Pläne ohne Maßstab

Anlage 5

5 Teilprojekt 4

B 215 Rohrsen - Nienburg

5.1 Übersicht

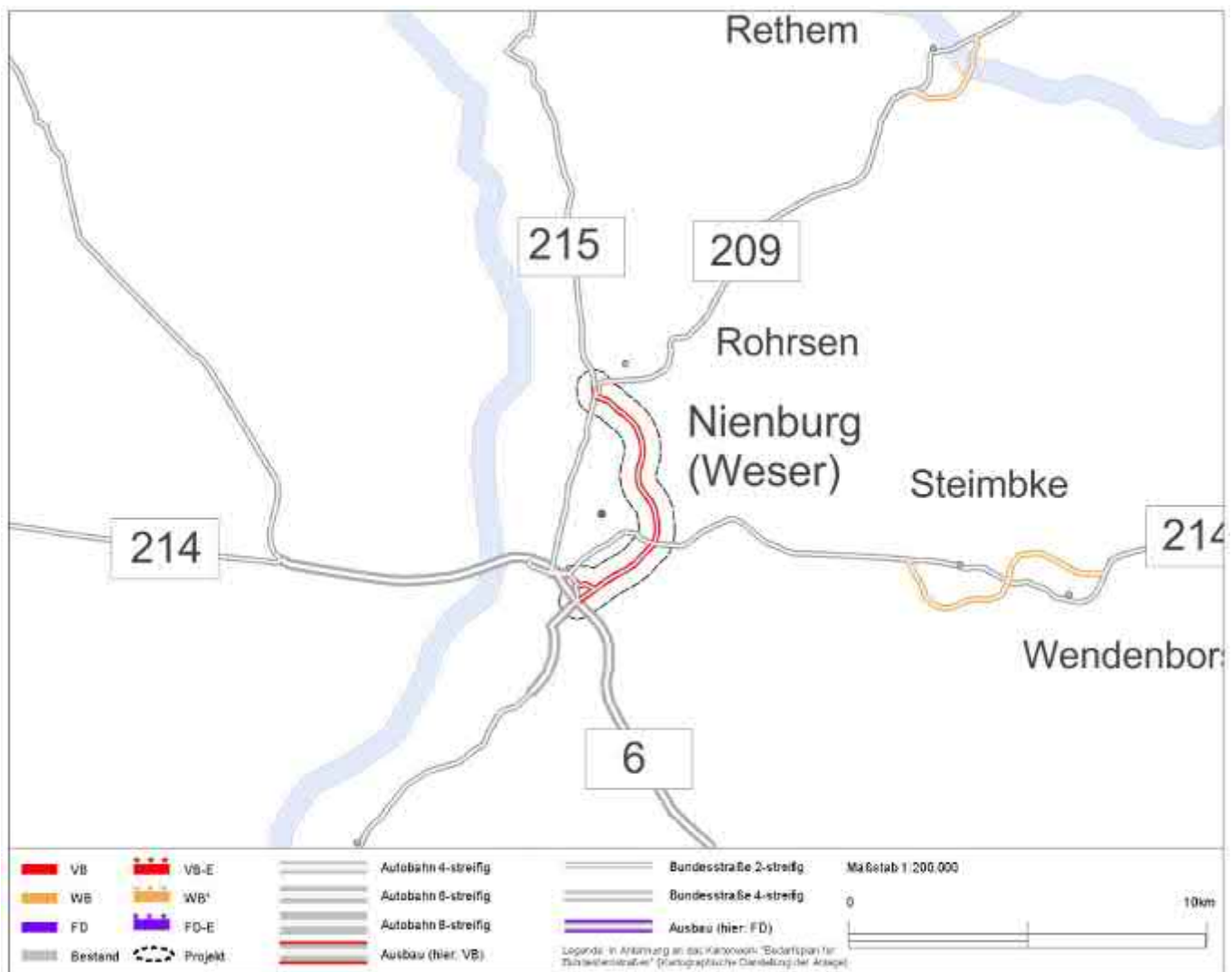


Abb. 1: Lage der Maßnahme

5.2 Grunddaten

Projektnummer	B214-G50-NI-T4-NI
Bundesland	Niedersachsen
Straße	B 215
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	7,5 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände ¹⁾	Linie bestimmt / Trassenführung festgelegt am 21.02.2008
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	14.000 Kfz/24h

1) Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)
---------------------------------	-----------------------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	28,6	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	28,6	davon	
		Länder	0,0
		Kommunen	0,0
		Deutsche Bahn	0,0
		Sonstige	0,0
		Summe Dritter	0,0
Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	0,0	-	-
Haushaltsrelevante Projektkosten BVWP (Bruttogesamtprojektkosten abzüglich Kosten Dritter und abzüglich Erhaltungskosten, Preisstand 2014)	28,6	-	-
Bewertungsrelevante Ausbau-/Neubaukosten (Nettokosten, inkl. Planungskosten, Preisstand 2012 ²⁾)	28,0	-	-

2) Für die gesamtwirtschaftliche Bewertung wird bei allen Verkehrsträgern der Preisstand 2012 gewählt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	>10
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	siehe Hauptprojekt
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	gering

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes

Die Projektbegründung basiert auf dem Verfahren zur Bewertung von OD (UVO). Erhebungszeitraum der Daten: Verkehrszahlen: 2005, Unfalldaten: 2005-2007, Sonstiges: ab 1992. Im Bereich der bestehenden Ortsdurchfahrt NIENBURG 215 ergeben sich erhebliche Mängel. Der DTV liegt abschnittsweise bei etwa 17102 Kfz/24 h mit einem Lkw-Anteil von 11,7%. In einigen Abschnitten der Ortsdurchfahrt wurden sowohl auffällig viele Unfälle mit Personenschaden, als auch überdurchschnittlich viele Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn festgestellt. Die V85% liegt mit 75 km/h abschnittsweise deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Bedingt durch Halte an plangleichen Knotenpunkten liegt die mittlere Reisegeschwindigkeit in einigen Abschnitten der bestehenden Ortsdurchfahrt lediglich bei 20km/h. Nennenswerte Mängel im Straßenumfeld ergeben sich durch einen deutlich erhöhten Grad der Lärmimmissionen (72,3dB(A) am Tag, 64,9dB(A) in der Nacht) und die durch Fahrzeuge hervorgerufenen Abgasimmissionen (10,1CO₂ mg/m³). Die geplante Maßnahme führt in allen Bereichen zu der angestrebten Entlastung der Ortsdurchfahrt.

5.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise

Wichtiger Hinweis

Der in den nachfolgend aufgeführten, herunterzuladenden Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.

Zu diesem Projekt liegen folgende Lagepläne vor, die hier heruntergeladen werden können.

LPL_1_1_B214-G50-NI-T4-NI_Lageplan_01.pdf (1.5MB)

Quelle: © Landesvermessungsamt Niedersachsen

Betroffene Kreise

Länderübergreifendes Projekt	nein
Betroffene Bundesländer	Niedersachsen
Betroffene Kreise/kreisfreie Städte	Nienburg (Weser), Landkreis
Betroffene Wahlkreise (des Bundes)	Nienburg II - Schaumburg (40)

5.4 Der Anmeldung zugrundegelegte Alternativenprüfung

"Eine im ROV untersuchte und wegen ihrer eingeschränkten Entlastungswirkung verworfene Variante verläuft bis nördl. Erichshagen auf gleicher Trasse und führt dann nach Westen, wo sie nördlich von Holtorf endet. Im Streckenverlauf der Variante würde ein Trinkwassergewinnungsgebiet durchquert werden. Eine weitere im ROV untersuchte Variante wurde ebenfalls wegen ihrer eingeschränkten Entlastungswirkung verworfen. Sie beginnt an der AS Nienburg-Nord und verläuft nach Norden auf der Trasse der vorh. Großen Drakenburger Str. und der Stadtstr. Wilhelmshöhe. Im weiteren Verlauf nähert sie sich der Bahnstrecke Bremen-Hannover an, überquert den Führser Mühlbach, die Bahnstrecke und die Kreisstraße 2. Die alte B 215 wird plangleich angeschlossen. Eine Trassierung über die "Große Drakenburger Straße" bzw. "Wilhelmshöhe" würde eine Überplanung von Gebäuden notwendig machen und eine max. Betroffenheit durch Verlärmung erzeugen."

5.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall

Die Quelle für die nachfolgenden Karten ist das Geodatenzentrum des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG).



Abb. 2: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030



Abb. 3: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Bezugsfall 2030

Abb. 4: Kfz-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030Abb. 5: Lkw-Querschnittsbelastungen des DTV_w im Planfall 2030



Abb. 6: Querschnittsbezogene Kfz-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030



Abb. 7: Querschnittsbezogene Lkw-Belastungsdifferenzen des DTV_w zwischen dem Planfall und dem Bezugsfall 2030

5.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen

Kenngröße	Wirkungen		
Verkehrsbelastungen auf dem Projekt			
mittlere Kfz-Belastungen			
im Bezugsfall	0	Kfz/Tag	
im Planfall	14.000	Kfz/Tag	
mittlerer Lkw-Anteil			
im Bezugsfall	0	%	
im Planfall	17	%	
Verkehrswirkungen im Planfall			
Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (PV)	5,36	Mio. Pkw-km/a	(88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus induziertem Verkehr	2,92	Mio. Pkw-km/a	
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-km/a	
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im PV	-0,71	Mio. Pkw-h/a	(88 % Fahrzweck Privat, 12 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus induziertem Verkehr	0,05	Mio. Pkw-h/a	
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Pkw-h/a	
Veränderung der Reisezeit im PV	-0,99	Mio. Personen-h/a	(91 % Fahrzweck Privat, 9 % Fahrzweck Geschäft)
davon aus induziertem Verkehr	0,06	Mio. Personen-h/a	
nachrichtlich aus Modal - verlagertem Verkehr	0,00	Mio. Personen-h/a	
Veränderung der Betriebsleistung Güterverkehr (GV)	0,48	Mio. Lkw-km/a	
Veränderung der Fahrzeugeinsatzzeiten im GV	-0,11	Mio. Lkw-h/a	
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten < 50 km	-0,04	Mio. Lkw-h/a	
Fahrzeitdifferenz im Lkw-Verkehr mit Fahrtweiten ≥ 50 km	-0,07	Mio. Lkw-h/a	
Veränderung der Kraftstoffverbräuche (PV+GV)			
Benzin	-0,11	Mio. l/a	
Diesel	-0,14	Mio. l/a	
Gas	-0,03	Mio. l/a	
Elektro	0,11	Mio. kWh/a	
Veränderung der Abgasemissionen (PV+GV)	Pkw	Lkw	Kfz
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	-0,12	-0,98	-1,10 t/a
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	1,89	-0,63	1,26 t/a
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	-501,06	-171,14	-672,20 t/a
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	0,07	-0,02	0,05 t/a
Feinstaub-Emissionen (PM)	-0,00	-0,00	-0,01 t/a
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,02	-0,00	0,02 t/a
Veränderung der Zuverlässigkeit			
Summendifferenz der Standardabweichungen der Reisezeitverluste über alle Routen	0,00	Tsd. h/a	
Veränderung der Trennwirkungen	-0,16	Tsd. Personen-h/a	

5.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

		Jährliche Nutzen [Mio. €/Jahr]	Barwert der Nutzen [Mio. €]
Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr	NB	4,292	91,219
Fahrzeugvorhaltekosten		0,750	15,930
Betriebsführungskosten (Personal)		4,256	90,437
Betriebsführungskosten (Betrieb)		-0,713	-15,147
Veränderung der Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege	NW	-0,119	-2,535
Veränderung der Verkehrssicherheit	NS	0,804	17,088
Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr	NRZ	5,395	114,660
davon Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min		0,000	0,000
Veränderung der Transportzeit der Ladung im Güterverkehr	NTZ	0,378	8,037
Veränderung der impliziten Nutzen	NI	0,763	16,216
Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur	NL	-0,062	-1,315
Veränderung der Geräuschbelastung	NG	0,200	4,247
Innerorts	NGi	0,773	16,423
Ausserorts	NGa	-0,573	-12,175
Veränderung der Abgasbelastungen	NA	0,125	2,661
Stickoxid-Emissionen (NO _x)	NA1	0,017	0,359
Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	NA2	0,000	-0,002
Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂)	NA3	0,097	2,071
Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	NA4	0,000	-0,002
Feinstaub-Emissionen (PM)	NA5	0,011	0,238
Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	NA6	0,000	-0,004
Veränderung der innerörtlichen Trennwirkungen	NT	0,001	0,022
Veränderung der Zuverlässigkeit	NZ	0,000	0,000
Gesamtnutzen		11,778	250,294

Kosten

Bewertungsrelevante Kosten	Kosten [Mio. €]	Barwert der Kosten [Mio. €]
Planungskosten	4,18	-
Aus- und Neubaukosten	23,79	-
Summe bewertungsrelevanter Investitionskosten	27,98	23,378

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Barwert des Nutzens	250,3 Mio. €
Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten	23,4 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	>10

Grundlagen der Barwertermittlung	
Dauer der noch ausstehenden Planungen	114 Monate
Dauer der Bauphase	24 Monate
Dauer der Betriebsphase (mittlere über alle Anlagenteile gewichtete Nutzungsdauer)	38 Jahre

5.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Ergebnisübersicht

Umweltbeitrag Teil 1: Nutzensumme Umwelt [Mio. Euro Barwert]	5,593
Umweltbeitrag Teil 2: Umwelt-Betroffenheit [gering/mittel/hoch] oder "Projekt planfestgestellt"	mittel
Die Neubaustrecke durchfährt in Nord-Süd-Richtung vor allem Ackerflächen mit vereinzelt Gräben sowie Grünland mit Hecken und Feldgehölzen. Ein Stillgewässer befindet sich im Süden in unmittelbarer Nähe zur Trasse. Im Trassenverlauf wird ein bewaldeter Ausläufer eines Moores, der als BfN-Kernraum (Feuchtlebensräume) gilt, abgeschnitten. Ein lagegleicher, etwas größerer BfN-Großraum (Feucht- und Waldlebensräume) sowie ein Großsäugerfunktionsraum werden ebenfalls randlich abgeschnitten. Weitere Konflikte resultieren aus der randlichen Durchfahrung und Verkleinerung eines UZVR sowie aus der Zerschneidung des LSG "Die Krähe". Die Funktion des UZVR bleibt mit einer Restgröße >100km ² erhalten. Mit der Überführung des Führer Mühlenbachs wird eine Lebensraumachse (feucht) gequert. Um Beeinträchtigungen der ökologischen Durchgängigkeit zu mindern, sind Nachbesserungen im Bereich des Querungsbauwerks erforderlich.	

Beschreibung und Bewertung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen

Umweltbeitrag Teil 1

(monetarisierter Umweltkriterien, übernommen aus der Nutzen-Kosten-Analyse)

Nr.	Kriterium	Beschreibung		Bewertung	
		Differenz Planfall-Bezugsfall		Nutzen [Mio. €/a]	Barwert [Mio. €]
1.1 ³⁾	Veränderung der Anzahl von Verkehrslärm betroffenen Einwohner (innerörtlicher Anteil)	-	-	0,773	16,423
	Neubelastung oder stärker betroffen	0	Einw.	-	-
	Entlastung	8.829	Einw.	-	-
1.2	Veränderung der Geräuschbelastung außerorts (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand)	0,0	Tsd. qm	-0,573	-12,175
1.3	Kohlendioxid-Emissionen (CO ₂) (bestehend aus CO ₂ aus Betrieb und CO ₂ -Äquivalenten aus Lebenszyklusemissionen)	-245,538	t/a	0,035	0,756
1.4	Luftschadstoff-Emissionen				
	Stickoxid-Emissionen (NO _x)	-1,096	t/a	0,017	0,359
	Kohlenmonoxid-Emissionen (CO)	1,257	t/a	0,000	-0,002
	Kohlenwasserstoff-Emissionen (HC)	0,048	t/a	0,000	-0,002
	Feinstaub-Emissionen	-0,005	t/a	0,011	0,238
	Schwefeldioxid-Emissionen (SO ₂)	0,015	t/a	0,000	-0,004
	Nutzensumme Umwelt				5,593

3) Die konkrete Ermittlung der Lärmbetroffenheit und des notwendigen Lärmschutzes im Bereich des Projektes erfolgt in nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Umweltbeitrag Teil 2

(nicht-monetarisierte Kriterien)

Nr.	Kriterium	Beschreibung				Bewertung
		absolut		Betroffenheit pro Strecken km		je Kriterium
2.1	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	0,0	ha	0,00	ha/km	gering
2.2	Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					gering
	Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
	Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	0	Anzahl Gebiete	-	-	-
2.3	Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	0,8	ha	0,10	ha/km	mittel
2.4	Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					hoch
	1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	0,1	km	0,02	km/km	-
	1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	1,0	km	0,12	km/km	-
	1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	1	Anzahl	-	-	-
	2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	Anzahl	-	-	-
2.5	Flächeninanspruchnahme	26,5	ha	-	-	-
2.6	Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.7	Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
2.8	Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	70,5	ha	-	-	mittel
2.9	Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des (Kultur-)Landschaftsschutzes	4,4	ha	0,55	ha/km	mittel

Zusätzliche bewertungsrelevante Sachverhalte

1	Trassenführung verursacht nur indirekte Betroffenheiten	-
2	Querungshilfen eingeplant	-
3	Bündelungsmöglichkeit mit bestehenden Vorbelastungen	-
4	Sonstiges:	-
		-
	Die zusätzlichen Sachverhalte führen	
	zur Heraufstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht kritischer eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-
	zu keiner Veränderung des Ergebnisses	X
	zur Herabstufung des Ergebnisses, d. h. das Vorhaben wird aus Umweltsicht weniger kritisch eingestuft, als nur die Bewertung nach Umweltbeitrag 1 und 2 ergibt	-

Karten

Nachfolgend ist in den Abbildung 8 und 9 die räumliche Lage des Projektes in Bezug auf die nicht monetarisierten Umweltkriterien dargestellt.

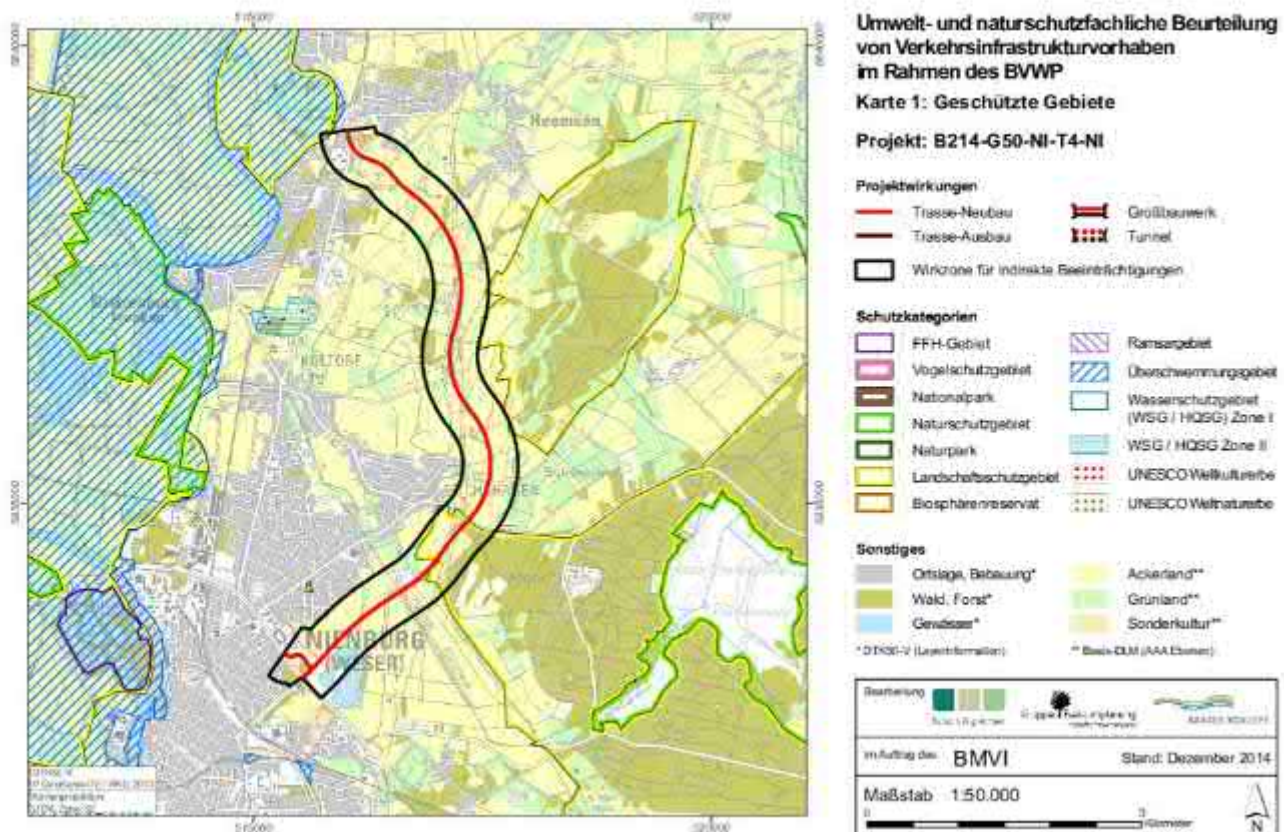


Abb. 8: Geschützte Gebiete

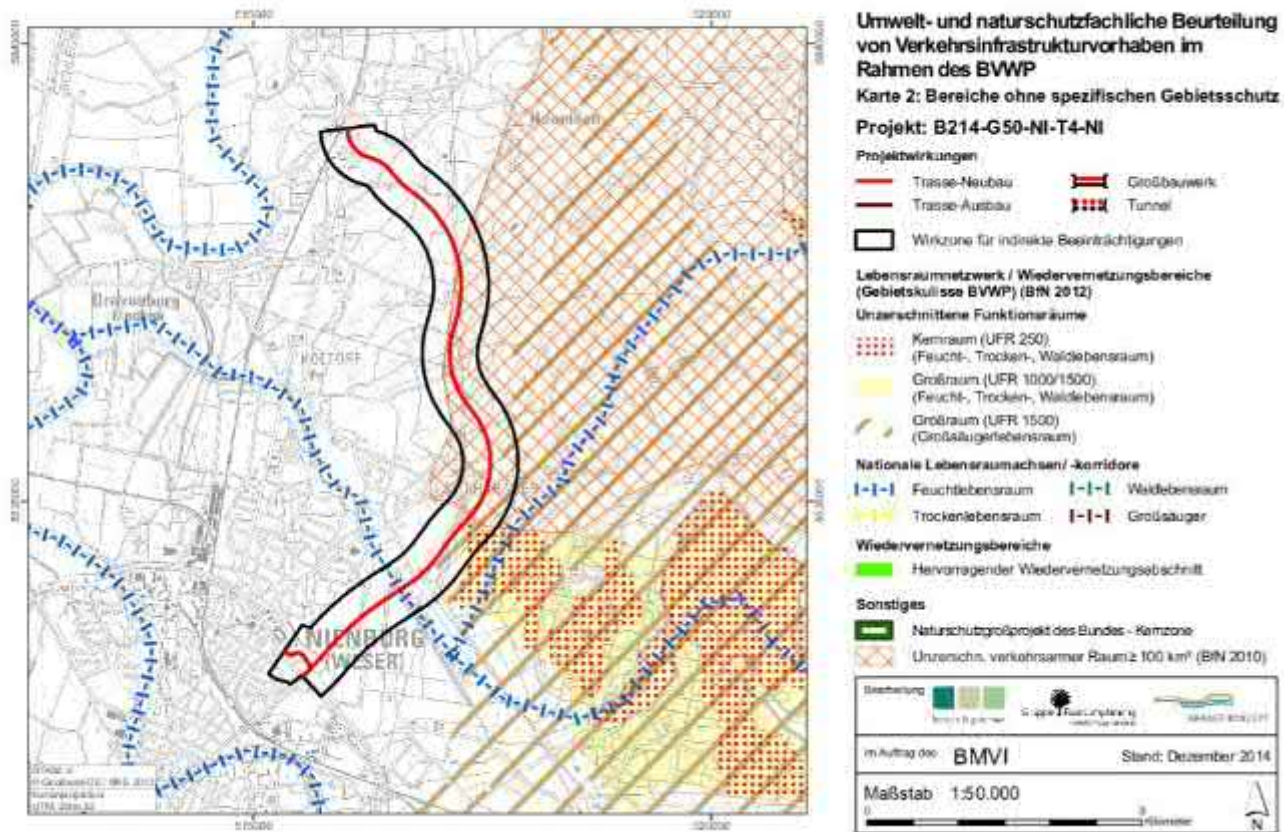


Abb. 9: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz

5.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Siehe Hauptprojekt.

5.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Gesamtergebnis

Das Projekt besitzt **eine geringe städtebauliche Bedeutung**.

Begründung

Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Beiträge der einzelnen Effekte zum Gesamtergebnis und zusammenfassende Beurteilung:

	Straßenraumeffekte	Sanierungseffekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	45,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	10,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	5.900 m	0 m	0 Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	++		
Bewertung der neg. Wirkungen	-		
Zusammenfassende städtebauliche Bedeutung		gering	

Hinweis: Das Projekt ist mit seinen Wirkungsbereichen am Ende des Abschnitts kartografisch dargestellt.

Maßnahmewirkungen

Entlastungswirkungen

Entlastungen auf Streckenabschnitten mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Möglichkeit einer anderen Raumnutzung (Straßenraumeffekte)		
	Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	5.300 m (90% Längenanteil)
	Entlastungen, die dabei zu signifikanten Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale beitragen, stellen sich ein auf	2.600 m (45% Längenanteil)
	Ortslagen, in denen sich signifikante Erhöhungen der Umgestaltungspotentiale einstellen: Drakenburg-Sandberge, Nienburg (Weser), Nienburg (Weser)-Erichshagen-Wölpe	
Entlastungen, die Aufwertungen in der Straßenrandnutzung wie Fassadensanierung, Umgestaltungen, Umnutzungen etc. ermöglichen (Sanierungseffekte)		
	Innerörtliche Entlastungen stellen sich ein auf	-
	Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
	-	
Entlastungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Verringerung der Verkehrsintensitäten in Verbindung mit den Netzanschlussmöglichkeiten Qualitätsgewinne z.B. durch Umorganisation ihrer Erschließung oder Verbesserung der Erreichbarkeit erhalten (Flächen- und Erschließungseffekte)		
	Verbesserungen stellen sich ein für	-
	Die Entlastungen führen in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen.	
	-	

Belastungswirkungen

Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum und der Reduktion von Umgestaltungspotentialen (Straßenraumeffekte)	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	600 m (10% Längenananteil)
Belastungen, die dabei zu Verschlechterungen von Aufenthaltsqualitäten führen können, stellen sich ein auf	600 m (10% Längenananteil)
Ortslagen, in denen erhöhte Risiken für Aufenthaltsqualitäten entstehen: Rohrsen	
Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können (Sanierungseffekte)	
Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts ein auf	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	
Beeinträchtigungen mit der Wirkung auf benachbarte Siedlungsareale, die durch die Erhöhung von Verkehrsintensitäten im Hinblick auf die Netzanschlüsse Qualitätseinbußen erfahren, z.B. wegen Verschlechterung ihrer Erschließung (Flächen- und Erschließungseffekte)	
Beeinträchtigende Wirkungen stellen sich ein für	-
Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen.	
-	



Städtebauliche Beurteilung (© GeoBasis-DE / BKG 2013 (Daten verändert))

Abb. 10: Städtebauliche Beurteilung

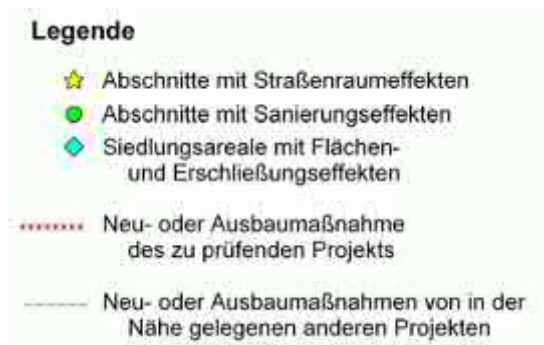


Abb. 11: Legende zu Abbildung 10

5.11 Ergänzende Betrachtungen

Nicht bewertungsrelevant.