



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

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

über

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

über

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Referat 41
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Umwelt, Bau,
Verkehr und Europa, -55-
Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz
Leiter der Abteilung Straßenbau

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5000
FAX +49 (0)228 99-300-5099

al-stb@bmvs.bund.de
www.bmvs.de

**Betreff: Neubau der B 212n zwischen Harmenhausen (L 875)
über LGr. NI/HB und A 281 (AS Bremen-Seehausen)
- Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG**

Bezug: Gemeinsamer Antrag der Länder Niedersachsen und Bremen,
Schreiben der NLStbV, regionaler Geschäftsbereich Olden-
burg, vom 26.04.2010, Az.: L-2-22-21/ 31201-B 212neu

Aktenzeichen: StB 21/72131.9/1212-1217687

Datum: Bonn, 13.12.2012

Seite 1 von 6

Im Benehmen mit Ihrer Landesplanungsbehörde bestimme ich gemäß
§ 16 (1) Bundesfernstraßengesetz die Linienführung der B 212 zwi-
schen Harmenhausen (L 875) und der A 281 (AS Bremen-Seehausen),
wie sie in der anliegenden Übersichtskarte im Maßstab 1:25.000 (An-
lage 1.3 der Linienbestimmungsunterlagen) „rot durchgezogen“ einge-
tragen ist, mit folgenden Anmerkungen und Maßgaben:





I.

Für die Linienbestimmung wurde das Projekt gemäß § 36 BNatSchG auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete und hinsichtlich artenschutzrechtlicher Anforderungen überprüft. Die Linienführung der B 212 führt zu erheblichen Beeinträchtigungen von vier Natura 2000-Gebieten.

Mit der Neufassung des BNatSchG wurde 2009 die Sicherung der biologischen Vielfalt in § 1 BNatSchG als Ziel in die Naturschutzgesetzgebung eingeführt. Mit dem UVPG i.d.F. vom 24.02.2010 wurden die Schutzgüter Tiere und Pflanzen um das Schutzgut „biologische Vielfalt“ erweitert. Das Schutzgut „biologische Vielfalt“ bleibt in der UVS unberücksichtigt. Die weiteren der UVS zugrunde liegenden Daten zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen (Biotoptypen, Vegetation der Gräben, Fledermäuse, Amphibien, Fischfauna, Brutvögel, Libellen, Vorkommen von Gastvogelarten) sind veraltet. Aufgrund dieser bestehenden Defizite bei der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und den FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind für die weitere Planung folgende Maßgaben zu beachten:

- Da hinsichtlich der Methodik der FFH-Verträglichkeitsprüfung - insbesondere im Zusammenhang mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ (DE 2918-401) - Defizite bestehen, sind insbesondere die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie zur Kohärenzsicherung zu konkretisieren.
- Die Erfordernisse des besonderen Artenschutzes sind zu untersuchen und im Hinblick auf Vermeidung und vorgezogenen Ausgleich zu präzisieren. Dabei sollen die fledermauskundlichen Untersuchungen von Meyer & Rahmel (Gutachten 2004 und 2008) sowie die Fachgutachten Fledermäuse von Götsche (Januar und Oktober 2009), Eingang in das Verfahren finden.
- Die Daten der Umweltverträglichkeitsprüfung sind zu aktualisieren, um aus der Auswirkungsprognose angemessene Vermeidungs- und Kompensationsanforderungen ableiten zu können.
- Die Berücksichtigung des Schutzgutes „biologische Vielfalt“ ist nachzuarbeiten und in den Gesamtzusammenhang der übrigen gesetzlichen Anforderungen zu integrieren. Die Ableitung von Vermeidung und Kompensation ist auf diese neuen Anforderungen einzustellen.



Seite 3 von 6

- Trotz der relativen Kürze des Planungsabschnittes ist in Verbindung mit den übrigen im Verkehrsnetz geplanten Vorhaben eine bedeutsame Beeinträchtigung des Lebensraumverbundes abzusehen. Zur Beurteilung der Zerschneidungswirkungen sind angrenzende Netzplanungen einzubeziehen und wirksame Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zur Erhaltung und Stabilisierung des Lebensraumnetzes zu entwickeln und umzusetzen.

Bei der Realisierung des Projekts sind die artenschutzrechtlichen Anforderungen sowie die sehr hohen Anforderungen an die landschaftspflegerische Begleitplanung im Laufe der weiteren Entwurfsplanung besonders sorgfältig zu beachten, um Planungssicherheit zu erlangen. Neben fachlichen Kriterien sind bei der Ableitung und Festlegung eines abgestimmten Vermeidungs- und Kompensationskonzeptes auch die Aspekte der Wirtschaftlichkeit unbedingt zu beachten. Ich weise dabei darauf hin, dass tierökologisch begründete Maßnahmenkonzepte durch entsprechende Daten aktueller faunistischer Erhebungen belegt werden müssen.

Die aufgrund naturschutzrechtlicher Vorgaben abzuleitenden Vermeidungs- sowie Kompensationskonzepte bitte ich frühzeitig Projekt begleitend mit mir abzustimmen und in diesem Zusammenhang jeweils die Gesamtkosten zu aktualisieren.

II.

Die B 212 wird aufgrund ihrer verkehrsbündelnden Wirkung erhebliche verkehrliche Mehrbelastungen durch fernverkehrsrelevante Durchgangsverkehre insbesondere im nördlichen Stadtgebiet von Delmenhorst generieren. Einen nachgewiesenen verkehrswirtschaftlichen Nutzen erfährt eine zusätzliche Umfahrung von Delmenhorst. Beide Maßnahmen stehen in einem unmittelbaren netzkonzeptionellen und planerischen Zusammenhang. Erst mit Realisierung dieser Gesamtmaßnahme bestehend aus B 212 und zusätzlicher Umfahrung lassen sich die Probleme in Delmenhorst nachhaltig und langfristig lösen.

Der weitere Planungsschritt (Aufstellung RE-Entwurf) ist in Abhängigkeit des Fortschritts des Raumordnungsverfahrens (ROV) für eine Umfahrung von Delmenhorst mit mir abzustimmen. Dies betrifft insbesondere den neuen Verknüpfungspunkt der Umfahrung Delmenhorst mit der B 212. In diesem Zusammenhang bitte ich die Umfahrung Delmenhorst zur Fortschreibung des Bedarfsplans auf Basis des Bundesverkehrswegeplans 2015 anzumelden. Bei der zeitlichen Disposition der Vorlage der RE-Entwürfe und der Planfeststellungsverfahren bitte ich zu berücksichtigen, dass die Fertigstellung beider Maßnahmen im zeitlichen Zusammenhang zu erfolgen hat.





Die Wahl des maßgebenden Regelquerschnitts ist insbesondere in Abhängigkeit des noch zu definierenden Verknüpfungspunktes der Umfahrung Delmenhorst mit der B 212 und somit der Streckenlänge des jeweiligen Bautyps (02KK/04KK) im Rahmen der nächsten Planungsschritte mit mir abzustimmen.

Die Verknüpfung der B 212 mit der A 281 erfolgt planfrei. Der Verknüpfungspunkt der B 212 mit der Umfahrung Delmenhorst kann erst nach Abschluss des ROV und Vorlage entsprechend aktueller Verkehrszahlen in Lage und Gestaltung definiert werden. In Abhängigkeit davon sind Anzahl und Art der übrigen Verknüpfungen der B 212 kritisch zu überprüfen, insbesondere ob aus Gründen der Verkehrssicherheit planfreie Ausbildungen zwingend oder auch teilplanfreie/teilplangleiche Lösungen möglich sind. Eine Entscheidung über die Gestaltung dieser Knotenpunkte wird bis zum Abschluss des ROV zurück gestellt.

Der Nachweis der Verkehrssicherheit ist im Rahmen der Vorplanung zu erbringen, bei dem auch die v. g. Aspekte Querschnittswahl und Knotenpunktgestaltung geprüft werden (vgl. Rundschreiben StB 14/7131.3/060/1193484 vom 16.07.2010 zur RE; ARS Nr. 18/2002 vom 13.08.2002 (ESAS 2002) und ARS Nr. 26/2010 vom 03.11.2010 zum Sicherheitsaudit bzw. Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement).

Aus den Erfahrungen der Baumaßnahmen in räumlicher Nähe ist die weitere Planung unter Zugrundelegung ausreichender, vertiefter Baugrunduntersuchungen vorzunehmen, um spätere baugrundbedingte Kostensteigerungen ausschließen zu können, da es bei Baumaßnahmen mit ähnlichen Baugrundverhältnissen in jüngster Vergangenheit zu erheblichen Kostensteigerungen gekommen ist. Die Grundsätze des ARS Nr. 17/1995 sind zu beachten.

Die Kostenberechnung für den Oberbau erfolgte für die Bauklasse II. Dies ist unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsstärke sowie ggf. der Auswirkungen der Bemaßung des geplanten Wassertunnels im Zuge der A 281 zu überprüfen.

Die weitere Planung hat in enger Abstimmung mit dem BMVBS zu erfolgen, Trassenoptimierungen sind insbesondere nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorzunehmen. Ich bitte, alle Einsparmöglichkeiten auszuschöpfen, um die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens weiterhin zu gewährleisten.



III.

Die B 212 im Abschnitt zwischen der Kreuzung B 212 / L 875 bei Harmenhausen und der A 28 (AS Ganderkesee-West) verliert mit Verkehrsübergabe der neu gebauten B 212 (Harmenhausen - A 281), deren Linie hiermit entsprechend der im Lageplan Maßstab 1:25.000 rot dargestellten Trasse im Abschnitt zwischen Harmenhausen - Landesgrenze Niedersachsen/Bremen - A 281 (AS Bremen-Seehausen) bestimmt wird, ihre Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs und ist daher nach Fertigstellung verkehrswirksamer Abschnitte der B 212 entsprechend schrittweise in sich nach Landesrecht ergebende Straßenklassen abzustufen.

Diese aufgrund funktionaler Betrachtung der künftigen Bundesfernstraßen für erforderlich gehaltene Umstufung bitte ich im Detail zu prüfen. Ihre Stellungnahme bitte ich unter Beifügung eines endgültigen Umstufungskonzeptes unter Berücksichtigung der vorstehenden Vorgaben zu übersenden.

Da eine Widmung der B 212 erforderlich ist, ist diese rechtzeitig zur Verkehrsübergabe zu veranlassen und in einem Amtsblatt des Landes Niedersachsen mit Rechtsbehelfsbelehrung bekannt zu machen.

Ferner wird gebeten, dem vorzulegenden RE-Entwurf schriftliche Erklärungen beizufügen, wonach die Abstufung der vorgenannten Bundesstraße in die sich aus dem Landesrecht ergebende Straßenklasse rechtzeitig verfügt wird.

Die Abstufung ist nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen drei Monate vor dem Baulastwechsel anzukündigen und unter Einhaltung dieser Frist möglichst zum Ende des Rechnungsjahres zu verfügen, in dem die Verkehrsübergabe der neuen Strecke erfolgen wird. Sofern die dreimonatige Ankündigungsfrist zum Ende des Rechnungsjahres, in dem die Verkehrsübergabe erfolgen wird, nicht gewahrt werden kann, muss die Abstufung spätestens zum Ende des folgenden Rechnungsjahres verfügt werden.

Spätestens drei Monate vor der geplanten Verkehrsübergabe einer neuen Teilstrecke ist das BMVBS über die für die Abstufung getroffenen Maßnahmen zu informieren.



Seite 6 von 6

IV.

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag wird für die weitere Planung aufrecht erhalten, da eine Bewältigung der in der Umweltrisikoeinschätzung oder FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigten Konflikte in der Sache noch nicht abgeschlossen ist. Durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung und Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, sind in der Regel erst mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet.

Ich bitte, bei der Vorlage des RE-Entwurfs zu bestätigen, dass der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag in der Planung berücksichtigt wurde und darzulegen, wie die Abarbeitung erfolgt.

Zur Erfüllung der Berichtspflicht gegenüber dem Deutschen Bundestag sind dem BMVBS mit Antrag auf Einstellung in den Straßenbauplan entsprechende Informationen über die Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags zur Verfügung zu stellen. Hierzu ist ein separater zusammenfassender Bericht erforderlich, der in knapper Form die Art und Weise der Abarbeitung der in der Umweltrisikoeinschätzung oder FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigten Sachverhalte während der Baurechtschaffung aufzeigt.

Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Josef Kunz



Beglaubigt:

Ziegler

Angestellte

Anlagen: eine Ausfertigung der Linienbestimmungsunterlagen
(Ordner 1 - 2)

