



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Az.: 3321-31027-14/04

Planfeststellungsbeschluss

**Neubau der Bundesstraße 212 von Huntebrück bis
Harmenhausen von Bau-km 1+000,000 bis 10+927,890
(Ortsumgehung Berne)**

Hannover, den 29.12.2006

Inhaltsverzeichnis

Seite

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Feststellender Teil..... | 7 |
| 1.1 | Feststellung des Plans | 7 |
| 1.2 | Festgestellte Planunterlagen..... | 7 |
| 1.3 | Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen | 9 |
| 1.3.1 | Vorbehalte | 10 |
| 1.3.1.1 | Allgemeiner Vorbehalt..... | 10 |
| 1.3.1.2 | Baudenkmal „Hubbrücke Huntebrück“ | 10 |
| 1.3.2 | Auflagen | 10 |
| 1.3.2.1 | Durchlässe | 10 |
| 1.3.2.2 | Archäologische Begleitung..... | 10 |
| 1.3.2.3 | Maßnahme A 13.3 | 10 |
| 1.3.2.4 | Maßnahme E 9.8 | 10 |
| 1.3.2.5 | Wildschutzreflektoren | 10 |
| 1.3.2.6 | Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten..... | 11 |
| 1.3.2.7 | Zeitliches Bauverbot für die Huntebrücke | 11 |
| 1.3.2.8 | Erwerb von Flurstücken wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit | 11 |
| 1.3.2.9 | Übertragung von Flurstücken zur Beseitigung einer Existenzgefährdung | 11 |
| 1.3.2.10 | Gewährung von Anliegerverkehr | 11 |
| 1.3.2.11 | Erschließung des Flurstücks 2, Flur 16 Gemarkung Berne | 11 |
| 1.3.2.12 | Sicherung der Warflether und Gansper Hellmer | 11 |
| 1.3.2.13 | Zuwegung des Flurstücks 4, Flur 17 Gemarkung Berne | 11 |
| 1.3.2.14 | Zustandsfeststellungen an Gebäuden („Beweissicherung“) | 12 |
| 1.3.2.15 | Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen entlang der Hunntebrücker Hellmer | 12 |
| 1.3.2.16 | Tauschflächen für den Einwender Nr. 36..... | 12 |
| 1.3.2.17 | Pachtflächen für den Einwender Nr. 36..... | 12 |
| 1.3.2.18 | Erwerb eines Flurstückes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit | 12 |
| 1.3.2.19 | Erwerb und Entschädigung zur Beseitigung einer Existenzgefährdung | 12 |
| 1.3.2.20 | Erwerb eines Flurstücks wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit..... | 12 |
| 1.3.2.21 | Tauschflächen für den Einwender Nr. 57 | 12 |
| 1.3.3 | Änderungen | 13 |
| 1.3.3.1 | Ausgleichsfläche 1a Motzener Kanal..... | 13 |
| 1.3.3.2 | Maßnahmenblätter A 13.1 und A 14.1 | 13 |
| 1.3.3.3 | Flurstücke 189 bis 192..... | 13 |
| 1.3.3.4 | Unterhaltungsweg an der Südseite der L 866 n..... | 13 |
| 1.3.3.5 | Zufahrt zum Flurstück 29/1..... | 14 |
| 1.3.3.6 | Flurstück 517/163 | 14 |
| 1.3.3.7 | Zufahrt zum Flurstück 419/160 | 14 |
| 1.3.3.8 | Zufahrt zu den Flurstücken 48/3, 53 und 54 | 14 |
| 1.3.3.9 | Erschließung der südlich der B 212 n gelegenen Flurstücke 248, 249, 251 und 252/1 | 14 |
| 1.3.3.10 | Maßnahmenblatt G 6, Unterlage 12.3.3 | 14 |
| 1.3.3.11 | Änderung der Schotterbefestigung | 14 |
| 1.3.3.12 | Grunderwerb Flurstück 360/23 | 14 |
| 1.3.3.13 | Verlegte Bettingbührener Straße | 15 |
| 1.3.3.14 | Zufahrt zum Flurstück 446/106 | 15 |



| | | |
|-----------|---|----|
| 1.3.3.15 | Viehtrieb im Bereich der Flurstücke 359/22, 300/18, 19 und 356/20 der Flur 3 (1)..... | 15 |
| 1.3.3.16 | Viehtrieb im Bereich der Flurstücke 300/18, 19 und 356/20 der Flur 3 (2) 15 | |
| 1.3.3.17 | Viehtrieb im Bereich nördlich B 212 n von der vorhandenen „Bettingbührener Straße“ in westlicher Richtung bis zum Flurstück 356/20 15 | |
| 1.3.3.18 | – entfällt – | 15 |
| 1.3.3.19 | Viehtrieb im Bereich nördlich B 212 n von der vorhandenen „Bettingbührener Straße“ bis zum Flurstück 122 | 15 |
| 1.3.3.20 | Umlegung des öffentlichen Verbandsgewässers III. O. Nr. 1.03 im Bereich der Flurstücke 300/18 und 17 der Flur 3 | 16 |
| 1.3.3.21 | Grenzgraben zwischen den Flurstücken 359/22 und 358/21 | 16 |
| 1.3.3.22 | Grenzgräben Flurstücke 104 ff. | 16 |
| 1.3.3.23 | Grenzgraben zwischen den Flurstücken 133 und 134..... | 16 |
| 1.3.3.24 | Vorhandene Bettingbührener Straße | 16 |
| 1.3.3.25 | Anschluss der Bettingbührener Straße an den Schotterweg | 16 |
| 1.3.3.26 | Vorgewende..... | 16 |
| 1.3.3.27 | Verfüllung der an das Flurstück 122 Flur 3 angrenzenden Gäben | 16 |
| 1.3.3.28 | Verrohrung des Grenzgrabens zwischen den Flurstücken 122 und 133 17 | |
| 1.3.3.29 | Vorgewende auf den Flurstücken 136/1 und 137/1 | 17 |
| 1.3.3.30 | Erschließung des Flurstücks 137/1 | 17 |
| 1.3.3.31 | Unterhaltungstreifen von Bau-km 3+270 bis Bau-km 3+770..... | 17 |
| 1.3.3.32 | Grünweg zum Flurstück 61..... | 17 |
| 1.3.3.33 | Grenzgraben nördlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 60 und 61 17 | |
| 1.3.3.34 | Grenzgraben nördlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 31/1 und 74 18 | |
| 1.3.3.35 | Entfall des geplanten Durchlasses DN 800 in Bau-km 3+640..... | 18 |
| 1.3.4 | Berichtigungen | 18 |
| 1.3.4.1 | Maßnahmenblätter A 14.2 und A 14.3..... | 18 |
| 1.4 | Weitere Entscheidungen | 18 |
| 1.4.1 | Wasserrecht..... | 18 |
| 1.4.1.1 | Erlaubnis..... | 18 |
| 1.4.1.2 | Erlaubnisbedingungen und -auflagen | 19 |
| 1.4.1.2.1 | Allgemeines..... | 19 |
| 1.4.1.2.2 | Betrieb und Unterhaltung..... | 19 |
| 1.4.1.2.3 | Anzeigepflichten | 19 |
| 1.4.2 | Deichrecht..... | 19 |
| 1.5 | Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen | 19 |
| 1.6 | Hinweise | 19 |
| 1.6.1 | Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen..... | 20 |
| 1.6.2 | Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG..... | 20 |
| 1.6.3 | Abstimmung mit dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband | 20 |
| 1.6.4 | Abstimmung mit der EWE AG, Geschäftsregion Varel | 20 |
| 1.6.5 | Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen | 20 |
| 1.6.6 | Abstimmung mit der DB Netz AG..... | 20 |
| 1.6.7 | Abstimmung mit dem Realverband „Huntebrücker Hellmer“ | 20 |
| 1.6.8 | Abstimmung mit Kabel Deutschland | 21 |
| 1.6.9 | Abstimmung mit der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft | 21 |



| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1.6.10 | Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH..... | 21 |
| 1.6.11 | Abstimmung mit dem I. und II. Oldenburgischen Deichband..... | 21 |
| 1.6.12 | Bodenfunde | 21 |
| 1.6.13 | Baumaschinen / Baulärm | 21 |
| 1.6.14 | Abstimmung mit Unterer Wasserbehörde | 22 |
| 1.6.15 | Abstimmung mit Unterer Abfallbehörde | 22 |
| 2 | Begründender Teil | 22 |
| 2.1 | Sachverhalt..... | 22 |
| 2.1.1 | Beschreibung des Vorhabens..... | 22 |
| 2.1.2 | Vorgängige Planungsstufen (Planungsgeschichte, Raumordnung, Linienbestimmung)..... | 22 |
| 2.1.3 | Ablauf des Planfeststellungsverfahrens | 23 |
| 2.2 | Verfahrensrechtliche Bewertung..... | 24 |
| 2.2.1 | Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens | 24 |
| 2.2.2 | Zuständigkeit | 24 |
| 2.3 | Materiell-rechtliche Bewertung | 24 |
| 2.3.1 | Planrechtfertigung | 24 |
| 2.3.2 | Abschnittsbildung..... | 25 |
| 2.3.3 | Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz..... | 26 |
| 2.3.3.1 | Ergebnisse des Anhörungsverfahrens..... | 27 |
| 2.3.3.1.1 | Verkehrsuntersuchung, Prognoseergebnisse | 27 |
| 2.3.3.1.2 | Kosten-Nutzen-Verhältnis, Wirtschaftlichkeit des Vorhabens | 28 |
| 2.3.4 | Trassenführung, Varianten..... | 29 |
| 2.3.4.1 | Beschreibung der Trassenführung..... | 29 |
| 2.3.4.2 | Beschreibung der untersuchten Varianten..... | 29 |
| 2.3.4.2.1 | Vorbemerkung zum Variantenvergleich | 29 |
| 2.3.4.2.2 | Nullvariante | 29 |
| 2.3.4.2.3 | Variante 1 (Planfeststellungsvariante)..... | 30 |
| 2.3.4.2.4 | Variante 2 | 30 |
| 2.3.4.2.5 | Variante 3 | 30 |
| 2.3.4.2.6 | Variante 4 | 30 |
| 2.3.4.2.7 | Variante 5 | 30 |
| 2.3.4.3 | Vergleich und Bewertung der Varianten | 31 |
| 2.3.4.3.1 | Belange der Siedlungsfunktion (Entlastungs- und Erschließungswirkung) | 31 |
| 2.3.4.3.2 | Verkehrliche Belange..... | 32 |
| 2.3.4.3.3 | Umweltbelange | 32 |
| 2.3.4.3.4 | Wasserwirtschaftliche Belange..... | 34 |
| 2.3.4.3.5 | Agrarstrukturelle Belange | 34 |
| 2.3.4.3.6 | Wirtschaftlichkeitsbelange | 35 |
| 2.3.4.3.7 | Zusammenfassende Bewertung der Trassenvarianten..... | 36 |
| 2.3.4.4 | Ergebnisse des Anhörungsverfahrens..... | 36 |
| 2.3.4.4.1 | Alternative Trassenführung im Bereich Huntebrück-Schlüte..... | 36 |
| 2.3.5 | Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege | 37 |
| 2.3.5.1 | Verbote (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, NSG, LSG, Wallhecken, sonstige Schutzgebiete) | 38 |
| 2.3.5.2 | Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG..... | 38 |
| 2.3.5.2.1 | Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen | 39 |
| 2.3.5.2.2 | Ausgleichsmaßnahmen..... | 41 |
| 2.3.5.2.3 | Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen | 46 |
| 2.3.5.2.4 | Bilanzierung..... | 47 |
| 2.3.5.2.5 | Ergebnisse des Anhörungsverfahrens..... | 47 |



| | | |
|------------|---|----|
| 2.3.6 | Immissionen | 51 |
| 2.3.6.1 | Lärm 51 | |
| 2.3.6.1.1 | Allgemeines | 51 |
| 2.3.6.1.2 | Lärmberechnung..... | 52 |
| 2.3.6.1.3 | Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG) | 53 |
| 2.3.6.2 | Passiver Lärmschutz / Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden | 55 |
| 2.3.6.3 | Entschädigung für Außenwohnbereich..... | 55 |
| 2.3.6.4 | Luftverunreinigungen, Schadstoffe..... | 56 |
| 2.3.6.4.1 | Allgemeines..... | 56 |
| 2.3.6.4.2 | Staubimmissionen..... | 57 |
| 2.3.6.4.3 | Stickstoffdioxidbelastung..... | 58 |
| 2.3.7 | Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz | 58 |
| 2.3.7.1 | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse..... | 58 |
| 2.3.8 | Hochwasserschutz („Badewanneneffekt“)..... | 59 |
| 2.3.9 | Auswirkungen auf landwirtschaftliche Strukturen, Flurbereinigungsverfahren..... | 59 |
| 2.3.10 | Umweltverträglichkeitsprüfung..... | 64 |
| 2.3.10.1 | Allgemeines..... | 64 |
| 2.3.10.2 | Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG..... | 66 |
| 2.3.10.3 | Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens..... | 66 |
| 2.3.10.4 | Vorhabensalternativen | 66 |
| 2.3.10.4.1 | Geprüfte Trassen- und Bauvarianten | 66 |
| 2.3.10.4.2 | Beschreibung der gewählten Lösung | 67 |
| 2.3.10.5 | Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt | 67 |
| 2.3.10.5.1 | Anlagebedingte Wirkfaktoren..... | 67 |
| 2.3.10.5.2 | Baubedingte Wirkfaktoren..... | 68 |
| 2.3.10.5.3 | Betriebsbedingte Wirkfaktoren..... | 69 |
| 2.3.10.6 | Beschreibung des Untersuchungsrahmens | 70 |
| 2.3.10.6.1 | Räumliche und inhaltliche Abgrenzung | 70 |
| 2.3.10.6.2 | Angewandte Untersuchungsmethoden..... | 71 |
| 2.3.10.7 | Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter)..... | 74 |
| 2.3.10.7.1 | Mensch..... | 74 |
| 2.3.10.7.2 | Tiere..... | 75 |
| 2.3.10.7.3 | Pflanzen..... | 76 |
| 2.3.10.7.4 | Boden | 78 |
| 2.3.10.7.5 | Wasser | 79 |
| 2.3.10.7.6 | Klima | 80 |
| 2.3.10.7.7 | Luft | 81 |
| 2.3.10.7.8 | Landschaft..... | 81 |
| 2.3.10.7.9 | Kultur- und sonstige Sachgüter..... | 82 |
| 2.3.10.8 | Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in tabellarischer Form | 82 |
| 2.3.10.8.1 | Erhebliche Beeinträchtigungen | 82 |
| 2.3.10.8.2 | Positive Auswirkungen..... | 86 |
| 2.3.10.9 | Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen | 86 |
| 2.3.10.9.1 | Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz | 86 |
| 2.3.10.9.2 | Art und Umfang von unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen | 88 |
| 2.3.10.9.3 | Ausgleichsmaßnahmen..... | 88 |
| 2.3.10.9.4 | Art, Umfang und Dauer nicht ausgleichbarer erheblicher Beeinträchtigungen | 90 |
| 2.3.10.9.5 | Ersatzmaßnahmen gemäß § 12 NNatG..... | 90 |



| | | |
|------------|---|------------|
| 2.3.10.9.6 | Tabellarische Gegenüberstellung der erheblichen Umweltbeeinträchtigungen und der vorgesehenen Maßnahmen | 90 |
| 2.3.10.10 | Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG | 95 |
| 2.3.10.11 | Auswirkungen auf den Menschen | 95 |
| 2.3.10.12 | Tiere..... | 97 |
| 2.3.10.13 | Pflanzen..... | 97 |
| 2.3.10.14 | Boden | 98 |
| 2.3.10.15 | Wasser | 99 |
| 2.3.10.16 | Klima | 99 |
| 2.3.10.17 | Luft..... | 100 |
| 2.3.10.18 | Landschaft..... | 100 |
| 2.3.10.19 | Kultur- und sonstige Sachgüter | 101 |
| 2.3.10.20 | Medienübergreifende Gesamtbewertung | 101 |
| 2.3.11 | Gesamtergebnis der Abwägung..... | 102 |
| 2.4 | Stellungnahmen und Einwendungen | 103 |
| 3 | Rechtsbehelfsbelehrung | 103 |
| 4 | Hinweise | 104 |
| 4.1 | Konzentrationswirkung | 104 |
| 4.2 | Beziehungen zwischen den Beteiligten..... | 104 |
| 4.3 | Außerkräfttreten..... | 104 |
| 4.4 | Berichtigungen..... | 104 |
| 4.5 | Einsichtnahme | 104 |
| | Anhang / Abkürzungsverzeichnis..... | 105 |

1 Feststellender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV, GB OL), für den Neubau der Bundesstraße 212 von Huntebrück bis Harmenhausen von Bau-km 1+000,000 bis 10+927,890 (Ortsumgehung Berne) in der Stadt Elsfleth und der Gemeinde Berne (Landkreis Wesermarsch) wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.2 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus:

Ordner 1

| Unterlage Nr. | Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum | Maßstab | Blatt Nr. |
|---------------|--|---------------------------|------------------------------------|
| 1 | Erläuterungsbericht vom 30.03.2004 mit Anlage 1: Übersichtslageplan-Varianten des Raumordnungsverfahrens Anlage 2: Verkehrsuntersuchung zur B 212 n vom März 2004, ergänzt durch den Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 26.05.2006 | - 1 : 30.000 - - | 1-28 1 1-33 1-7 |
| 1a | Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Erläuterungsbericht vom 30.03.2004, ergänzt durch den Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 26.05.2006 | - - | 1-53 1-2 |
| 2 | Übersichtskarte vom 30.03.2004, die durch das Deckblatt 1a vom 26.05.2006 ersetzt wird | 1 : 25.000 | 1a |
| 3 | Übersichtslagepläne vom 30.03.2004, wovon die Blätter 2 und 3 durch die Deckblätter 2a und 3a vom 26.05.2006 ersetzt werden | 1 : 5.000 | 1, 2a, 3a |
| 4 | Übersichtshöhenpläne vom 30.03.2004, wovon die Blätter 2 und 3 durch die Deckblätter 2a und 3a vom 26.05.2006 ersetzt werden | 1 : 5.000/500 | 1, 2a, 3a |
| 6 | Straßenquerschnitte vom 30.03.2004, ergänzt durch das Blatt Nr. 3 vom 26.05.2006 | 1 : 50/100 1 : 50 | 1-2 3 |
| 7 | Lagepläne vom 30.03.2004, wovon die Blätter 6 bis 11 durch die Deckblätter 6a bis 11a vom 26.05.2006 ersetzt werden und um das Blatt Nr. 7.1 vom 26.05.2006 ergänzt wird | 1 : 1.000 | 1-5, 6a, 7a, 7.1, 8a-11a, 12 |

Ordner 2

| Unterlage Nr. | Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum | Maßstab | Blatt Nr. |
|---------------|--|---------------|-------------------------------------|
| 8 | Höhenpläne vom 30.03.2004, wovon die Blätter 6, 7, 10 und 11 durch die Deckblätter 6a, 7a, 10a und 11a vom 26.05.2006 ersetzt werden | 1 : 1.000/100 | 1-5, 6a-7a, 8-9, 10a- 11a, 12 |
| 8.1 | Höhenpläne der kreuzenden Straßen und Wege vom 30.03.2004, | 1 : 1.000/100 | 1-12, 13a, |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum | Maßstab | Blatt Nr. |
|---------------|---|---------|----------------------|
| | wovon das Blatt 13 durch das Deckblatt 13a vom 26.05.2006 ersetzt und durch das Blatt Nr. 15 vom 26.05.2006 ergänzt wird | | 14-15 |
| 10 | Bauwerksverzeichnis vom 30.03.2004, wovon die Blätter 15 bis 25 durch die Deckblätter 15a bis 31a vom 26.05.2006 ersetzt werden | - | 1-14, 15a-31a, 26-28 |
| 11 | Schalltechnische Untersuchung vom 30.03.2004 mit: | | |
| 11.1 | - Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung | - | 1-13 |
| 11.2 | - Schalltechnische Berechnungen mit | | |
| 11.2.1 | - Berechnung der Emissionspegel | - | 1-13 |
| 11.2.2 | - Zusammenstellung der Beurteilungspegel | - | 1-6 |
| 11.LuS | Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 30.03.2004 mit | | |
| 11.LuS.1 | - Erläuterungsbericht | - | 1-8 |
| 11.LuS.2 | - Immissionsberechnung nach MLuS-02, ersetzt durch die Nachberechnung nach MLuS-02, geänderte Fassung 2005 | - | 1-20 |

Ordner 3

| Unterlage Nr. | Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum | Maßstab | Blatt Nr. |
|---------------|--|-----------|-------------------|
| 12 | Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 30.03.2004 mit: | | |
| 12.1 | - Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, ergänzt durch den Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 26.05.2006, | - - | 1-164 1-24 |
| 12.2 | - Bestands- und Konfliktpläne vom 30.03.2004, wovon die Blätter 5 und 6 durch die Deckblätter 5a und 6a vom 26.05.2006 sowie das Legendenblatt Konflikte durch das Deckblatt vom 26.05.2006 ersetzt werden | 1 : 5.000 | 1-4, 5a, 6a, 7, 8 |

Ordner 4

| Unterlage Nr. | Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum | Maßstab | Blatt Nr. |
|---------------|--|-----------|------------------------------|
| 12.3 | Landschaftspflegerische Maßnahmen mit: | | |
| 12.3.1 | - Übersichtsplan der Maßnahmen vom 30.03.2004, wovon die Blätter 2 und 3 durch die Deckblätter 2a und 3a vom 26.05.2006 sowie das Legendenblatt durch das Deckblatt vom 26.05.2006 ersetzt werden | 1 : 5.000 | 1, 2a, 3a, 4, 5 |
| 12.3.2 | - Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 30.03.2004, wovon das Legendenblatt durch das Deckblatt vom 26.05.2006 und die Blätter 6 bis 11 durch die Deckblätter 6a bis 11a vom 26.05.2006 ersetzt werden und um das Blatt Nr. 7.1 vom 26.05.2006 ergänzt wird | 1 : 1.000 | 1-5, 6a, 7a, 7.1, 8a-11a, 12 |
| 12.3.3 | - Maßnahmenkartei, die um die Maßnahmenkartei vom 26.05.2006 (Maßnahmenblätter S 14, S 15, S 16, G 17, A 18, A 19, A 20 und E 21) ergänzt wird | - - | 1-43 1-12 |

Ordner 5

| Unterlage Nr. | Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum | Maßstab | Blatt Nr. |
|---------------|--|----------------------------|---|
| 13 | Wassertechnische Untersuchung vom 30.03.2004 mit: | | |
| 13.1 | - Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung | - | 1-7 |
| 13.2 | - Berechnung der Entwässerungsanlagen | - | 1-5 |
| 14 | Grunderwerb mit: | | |
| 14.1 | - Grunderwerbspläne vom 30.03.2004, wovon die Blätter 6 bis 11 durch die Deckblätter 6a bis 11a vom 26.05.2006 ersetzt werden und um das Blatt Nr. 7.1 vom 26.05.2006 ergänzt wird | 1 : 1.000 1 : 5.000 | 1-5, 6a-7a, 7.1, 8a-11a, 12 13 |
| 14.2 | - Grunderwerbsverzeichnis vom 25.03.2004, wovon die Blätter 15 bis 26 durch die Deckblätter 15a bis 26a vom 26.05.2006 ersetzt werden | - | 1-14, 15a-26a, 27-55 |
| 15 | Umstufungskonzept vom 30.03.2004 mit | | |
| 15.1 | - Erläuterungsbericht | - | 1 |
| 15.2 | - Übersichtskarte | 1 : 25.000 | 1 |
| 15.3 | - Detailskizzen | - | 1-5 |

Die Planunterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

Hinweis zu Planänderungen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch den Träger des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

Wesentlicher Inhalt der Planänderungen ist die Ergänzung der bisherigen Planung von Wirtschaftswegen inkl. einer neuen Überführung über die B 212 n im Bereich von der B 74 bis zur Warflether Hellmer sowie die Unterführung eines Rad-/Gehweges im Verlauf der Gansper Hellmer unter die Brücke über den Motzener Kanal durch Anhebung der Gradienten der B 212 n. Außerdem werden diverse naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen geändert, u.a. die Erweiterung der Kompensationsfläche I a um 1,7 ha.

1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

Die Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

Sie sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

1.3.1 Vorbehalte

1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG¹ bleibt hiervon unberührt.

1.3.1.2 Baudenkmal „Hubbrücke Huntebrück“

Die Angelegenheit der von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses begehrten Erteilung der Ausnahmegenehmigung nach § 10 NDSchG für den Abbruch des technischen Baudenkmals „Hubbrücke Huntebrück“ wird in einem nachfolgenden ergänzenden Planfeststellungsverfahren geregelt, sofern alternativ keine zwischenzeitliche Erteilung der Ausnahmegenehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde erfolgt.

1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.3.2.1 Durchlässe

Die Stirnseiten von Durchlässen sind naturnah, z.B. mit Schüttsteinen auszugestalten.

1.3.2.2 Archäologische Begleitung

Der Beginn der Erdarbeiten ist rechtzeitig, mindestens aber 4 Wochen vorher, bei dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Oldenburg, Ofener Str. 15, 26121 Oldenburg (Tel. Nr. 0441/799-2120), schriftlich anzuzeigen, damit eine archäologische Begleitung der Erdarbeiten erfolgen kann. Die Angabe des genauen Zeitpunktes (Tag und Uhrzeit) kann kurzfristig vorher (mind. 2 Tage) telefonisch erfolgen.

1.3.2.3 Maßnahme A 13.3

Die Notwendigkeit zur Beseitigung der Kopfbäume an der Gansper Hellmer wird im Zuge der Ausführungsplanung überprüft und rechtzeitig zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

1.3.2.4 Maßnahme E 9.8

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme E 9.8 wird zwischen der Vorhabenträgerin und der Unteren Naturschutzbehörde abgeklärt, ob und wenn ja wo ggf. ein zusätzlicher Amphibienschutz notwendig ist.

1.3.2.5 Wildschutzreflektoren

An der B 212 n werden in Abstimmung zwischen Vorhabenträgerin, Unterer Jagdbehörde und der Landesjägerschaft die Leitpfosten mit Wildschutzreflektoren ausgestattet.

¹ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung

1.3.2.6 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

Zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten ist die DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“) sowie die RAS LP 4 („Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“) anzuwenden.

1.3.2.7 Zeitliches Bauverbot für die Huntebrücke

Während der Monate März und April besteht ein Bauverbot im Gewässerbereich für die neu zu errichtende Huntebrücke.

1.3.2.8 Erwerb von Flurstücken wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Flurstücke 248, 249, 251 und 252/1 der Gemarkung Warfleth, Flur 1 zu erwerben, soweit sie nicht bereits durch das Vorhaben in Anspruch genommen sind, sofern der Eigentümer hiermit einverstanden ist.

1.3.2.9 Übertragung von Flurstücken zur Beseitigung einer Existenzgefährdung

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, auf deren Kosten die Flurstücke 206 und 207 der Flur 3 Gemarkung Berne, soweit sie nicht durch die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommen werden, zu erwerben und dem Einwender Nr. 44 zum Tausch der durch die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommenen Flurstücke zu übertragen. Die durch die Übertragung entstehenden Kosten sowie etwaige Kosten für eine Umbruchgenehmigung in Ackerland hat die Vorhabenträgerin zu übernehmen. Sollte ein Erwerb der vorgenannten Flurstücke nicht möglich sein, so besteht die Verpflichtung darin, gleichwertige Flurstücke nach den vorgenannten Modalitäten Dem Einwender Nr. 44 zu übertragen.

1.3.2.10 Gewährung von Anliegerverkehr

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, Anliegern den Verkehr auf dem von ihr zu erwerbenden Teil der Warflether und Gansper Hellmer zu gewähren.

1.3.2.11 Erschließung des Flurstücks 2, Flur 16 Gemarkung Berne

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, dem Einwender Nr. 51 ein Wegerecht auf dem von ihr zu erwerbenden Teil des Flurstücks 2, Flur 16 Gemarkung Berne zu gewähren.

1.3.2.12 Sicherung der Warflether und Gansper Hellmer

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die von Norden kommend an der B 212 n stumpf endenden Warflether und Gansper Hellmer durch entsprechende Schranken gegen unbefugtes Befahren zu sichern. Die örtliche Lage der Absperrungen erfolgt in Abstimmung mit dem I. und II. Oldenburgischen Deichband.

1.3.2.13 Zuwegung des Flurstücks 4, Flur 17 Gemarkung Berne

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, dem Einwender Nr. 61 die Erreichbarkeit des Flurstücks 4, Flur 17 der Gemarkung Berne über einen Wegestreifen auf den Flurstücken 37 und 38, Flur 17 an der östlichen Flurstücksgrenze zu gewähren.

1.3.2.14 Zustandsfeststellungen an Gebäuden („Beweissicherung“)

Für die Gebäude „Bettingbührener Str. 2, 3 und 6“ werden zu Lasten der Vorhabenträgerin vor Beginn der Bautätigkeiten gutachtliche Zustandsfeststellungen („Beweissicherungen“) durchgeführt, die im Falle von während der Bauarbeiten eintretenden Schäden an den Gebäuden durch entsprechende vergleichende Schadensfeststellungen und Gutachten ergänzt werden.

1.3.2.15 Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen entlang der Huntebrücker Hellmer

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, den Anliegern und Benutzern der „Huntebrücker Hellmers“ die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen über diesen Wirtschaftsweg während der Baudurchführung zu gewährleisten

1.3.2.16 Tauschflächen für den Einwender Nr. 36

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Flurstücke 356/20, 358/21, 104 und 370/103 aus Flur 3 der Gemarkung Berne als Tausch für die durch die Straßenbaumaßnahme in Anspruch genommenen Flurstücke dem Einwender Nr. 36 oder aber gleichwertige Flächen zur Verfügung zu stellen, soweit der Vorhabenträgerin es zuvor nicht gelingt, die zuvor genannten Flächen von den jeweiligen Eigentümern zu erwerben.

1.3.2.17 Pachtflächen für den Einwender Nr. 36

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Flurstücke 156, 23/ 1 der Flur 6 sowie das Flurstück 39/1 der Flur 8 Gemarkung Berne an den Einwender Nr. 36 zu verpachten.

1.3.2.18 Erwerb eines Flurstückes wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die nördlich der B 212 n verbleibenden Restflächen der Flurstücke 60 und 61 zu erwerben.

1.3.2.19 Erwerb und Entschädigung zur Beseitigung einer Existenzgefährdung

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die nördlich der B 212 n gelegene Teilfläche des Flurstücks 74 der Flur 4 der Gemarkung Berne zu erwerben sowie die betrieblichen Umstellungskosten auf Milchviehhaltung zu übernehmen und sonstige Betriebserschwernisse zu entschädigen.

1.3.2.20 Erwerb eines Flurstücks wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die Restfläche des Flurstücks 1/1 der Flur 3 zu erwerben, soweit sie nicht bereits durch das Vorhaben in Anspruch genommen ist.

1.3.2.21 Tauschflächen für den Einwender Nr. 57

Als Ersatz für die vom Einwender Nr. 57 abzugebenden Flächen zur Größe von 3,8385 ha (Teilfläche vom Flurstück 31/1 der Flur 6 sowie Flurstücke 104 und 370/103 in Gänze der Flur 3 der Gemarkung Berne) wird die Vorhabenträgerin ihm die nördlich der B 212 n verbleibenden Teilflächen der Flurstücke 60, 61 und 74 der Flur 6 der Gemarkung Berne zur Gesamtgröße von 3,067 ha zur Verfügung stellen. Dabei werden die erforderlichen Flächeninstandsetzungsarbeiten wie evtl. Neuherrichtung von Gräben und Einebnung bzw. Einplanung der einzelnen landwirtschaftlichen Flächen

von der Vorhabenträgerin in Absprache mit der Landwirtschaftskammer im erforderlichen Umfang dort vorgenommen, wo diese Flächen durch die geplante Straßenbaumaßnahme direkt betroffen sind. Einzelheiten werden mit den Beteiligten örtlich abgestimmt und festgelegt.

1.3.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.3.3.1 Ausgleichsfläche 1a Motzener Kanal

Die Ausgleichsfläche 1 a Motzener Kanal (Unterlage 12.3.1, Blatt Nr. 4) ändert sich wie folgt:

Das Flurstück 45/2 der Gemarkung Berne, Flur 17, wird aus der Ausgleichsfläche herausgenommen. Stattdessen werden der Ausgleichsfläche das Flurstück 3 der Gemarkung Berne, Flur 17 sowie die Flurstücke 58 und 67 der Gemarkung Berne, Flur 3 hinzugefügt.

Die auf die Unterlage 12.3.1 Bezug nehmenden Pläne (Grunderwerb) ändern sich entsprechend.

1.3.3.2 Maßnahmenblätter A 13.1 und A 14.1

Die Folgeblätter 2 (Bewirtschaftungsauflagen) zu den Maßnahmen A 13.1 und A 14.1 der Unterlage 12.3.3 werden wie folgt geändert:

- Bei Pkt. „Düngung“ („1. Allgemein“ in der Spalte „Auflagen“) werden in der Spalte „Randzone“ die Wörter „kein Mineraldünger“ und „Vom 15.3. bis 31.5.“ gestrichen.
- Bei Pkt. „Nutzungsruhe bei Mahd“ („3. Wiesennutzung“ in der Spalte „Auflagen“) wird in der Spalte „Kernzone I“ der Zeitraum „vom 15.3. bis 15.6.“ durch den Zeitraum „vom 15.3. bis 20.6.“ ersetzt.
- Bei Pkt. „1.Nutzung: Mahd“ („4. Mähweidennutzung“ in der Spalte „Auflagen“) wird in der Spalte „Kernzone I“ hinter „Nutzungsruhe vom“ der Zeitraum „15.3. bis 30.6.“ durch den Zeitraum „15.3. bis 20.6.“ und in der „Kernzone II“ der Zeitraum „15.3. bis 15.6.“ durch den Zeitraum „15.3. bis 10.6.“ ersetzt.

1.3.3.3 Flurstücke 189 bis 192

Zur Erreichung einer einheitlichen Bewirtschaftungsfläche wird der vorhandene Grenzgraben zwischen den Flurstücken 191 und 192 der Flur 7 der Gemarkung Berne aufgehoben. An der nördlichen und südlichen Grundstücksgrenze des Flurstückes 189 zum Flurstück 190 sowie an der südlichen Grundstücksgrenze des Flurstückes 192 zum Huntebrücker Hellmer werden jeweils Überfahrten in 5 m-Breite in örtlicher Abstimmung mit Frau Margret Gerdes hergestellt.

1.3.3.4 Unterhaltungsweg an der Südseite der L 866 n

Der Weg an der Südseite der L 866 n am Böschungsfuß von der Zufahrt des Flurstückes 419/160 bis zum Flurstück 190 wird anstatt mit Schotterbefestigung als unbefestigter Grünweg hergestellt. Die vorgesehenen Zufahrten entfallen.

1.3.3.5 Zufahrt zum Flurstück 29/1

Als Ersatz für die vorhandene und überplante Grundstückszufahrt zum Flurstück 29/1 an der Grabenkante der B 212 alt in Bau-km 1+342 wird eine neue Zufahrt vom verlegten Wirtschaftsweg (Flurstück 28/1; Bauwerksverzeichnis Nr. 1.2) bei Bau-km 311+121,3 (Ende der Baustrecke) zu diesem Flurstück in 5 m-Breite in örtlicher Abstimmung mit Herrn Johann Bröcker erstellt.

1.3.3.6 Flurstück 517/163

Der Grunderwerb vom Flurstück 517/163 der Flur 7 der Gemarkung Berne verringert sich von 340 m² auf 130 m². Der Grunderwerbsplan sowie das Grunderwerbsverzeichnis werden entsprechend geändert.

1.3.3.7 Zufahrt zum Flurstück 419/160

Die vorhandene Zufahrt zum Flurstück 419/160 der Flur 7 der Gemarkung Berne wird in 5 m Breite bis zur neuen Grundstücksgrenze-Hinterkante Graben in bit. Bauweise hergestellt, wobei der Einmündungstrichter am südlichen Fahrbahnrand der L 866 n in 1,50 m Breite mit einer Neigung von 1:1 (45°) aufgeweitet wird. Diese Zufahrt wird gleichzeitig von den Straßenunterhaltungsfahrzeugen genutzt, die den geplanten unbefestigten Wirtschaftsweg an der Südseite der L 866 n bis zur „Huntebrücker Hellmer“ befahren.

1.3.3.8 Zufahrt zu den Flurstücken 48/3, 53 und 54

Abgehend vom Unterhaltungsweg am nördlichen Böschungsfuß des Straßendamms der B 212 n wird je eine Zufahrt zu den Flurstücken 48/3, 53 und 54 der Flur 6 der Gemarkung Berne jeweils an den westlichen Grundstücksgrenzen in 6,00 m Breite bei Verrohrung des Straßenseitengrabens angelegt.

1.3.3.9 Erschließung der südlich der B 212 n gelegenen Flurstücke 248, 249, 251 und 252/1

Südlich und parallel der B 212 n ist von der Gansper Hellmer in westlicher Richtung ein 3,00 m breiter Schotterweg auf 380 m Länge zur Erschließung der Flurstücke 248, 249, 251 und 252/1 anzulegen. Im Bereich des Flurstücks 248 erfolgt in Abstimmung mit dem Eigentümer eine Überfahrt mit Grabenverrohrung.

1.3.3.10 Maßnahmenblatt G 6, Unterlage 12.3.3

Bei der Saatmischung zur Bauwerkseingrünung wird auf „Großen Sauerampfer“ verzichtet.

1.3.3.11 Änderung der Schotterbefestigung

Entgegen der Darstellung im Lageplan der Unterlage 7 Blatt 12 wird an der Südseite der B 212 n am Böschungsfuß von der Zufahrt des Flurstücks 2/2 in Bau-km 10+400 bis Bau-km 10+700 statt des dargestellten Schotterweges ein Grünweg hergestellt.

1.3.3.12 Grunderwerb Flurstück 360/23

Der vorgesehene Grunderwerb von 100 m² vom Flurstück 360/23 der Flur 3 der Gemarkung Berne entfällt. Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis werden entsprechend geändert.

1.3.3.13 Verlegte Bettingbührener Straße

Der Höhenplan Blatt Nr. 11 der Unterlage 8.1 wird insoweit geändert, als das die bisherige Längsneigung von 4,38 % auf rd. 4,7 % erhöht wird, damit der neu herzustellende Einmündungsbereich zur vorhandenen Straße und zur vorhandenen Hofzufahrt zum Grundstück Bettingbührener Straße 6 mit 4 % Gefälle angelegt werden kann. Der Einmündungsbereich ist so breit anzulegen, dass für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge die erforderlichen Fahrkurven vorhanden sind.

1.3.3.14 Zufahrt zum Flurstück 446/106

Die vorhandene Hof- und Grundstückszufahrt „Bettingbührener Straße 6“, Flurstück 446/106 der Flur 3 der Gemarkung Berne, wird in 6,00 m Breite mit Radien von R=10 m an die verlegte Gemeindestraße neu angeschlossen.

1.3.3.15 Viehtrieb im Bereich der Flurstücke 359/22, 300/18, 19 und 356/20 der Flur 3 (1)

Im Anschluss an den vorhandenen Viehtrieb wird an der Westseite des Flurstückes 359/22 entlang der Südseite der B 212 n hinter dem geplanten Ent- und Bewässerungsgraben geländeseitig ein 3 m breiter Sandweg als Viehtrieb in westlicher Richtung bis zur Bahnkreuzung in Bau- km 4+070 angelegt, der ca. 0,20 m über Geländeoberkante hergestellt und mit Kleiboden abzudecken und begrünen ist. Unter der Bahnbrücke ist dieser Viehtrieb in 3 m Breite in Betonsteinpflaster herzustellen und mit Weidezäunen abzugrenzen. Die nördlich und südlich angrenzenden Flächen sind mit Toren in ortsüblicher Bauweise auszustatten.

1.3.3.16 Viehtrieb im Bereich der Flurstücke 300/18, 19 und 356/20 der Flur 3 (2)

Im Bereich der nördlich der B 212 n gelegenen landwirtschaftlichen Flächen der Flurstücke 300/18, 19 und 356/20 wird ein 3 m breiter Viehtrieb geländeseitig als hochgelegter Sandweg entlang der Nordseite angelegt.

1.3.3.17 Viehtrieb im Bereich nördlich B 212 n von der vorhandenen „Bettingbührener Straße“ in westlicher Richtung bis zum Flurstück 356/20

Unter dem Brückenbauwerk zur Überführung der „Bettingbührener Straße“ wird an der Nordseite der B 212 n von der bestehenden Gemeindestraße parallel zur B 212 n in westlicher Richtung ein Viehtrieb in 3 m Breite in Betonsteinpflaster bis zum Flurstück 356/20 angelegt, der von der neuen Bundesstraße durch einen Graben und durch einen Zaun abzutrennen ist. Im südöstlichen Bereich des Flurstückes 356/20 ist ein Tor in ortsüblicher Bauweise zu errichten.

1.3.3.18 – entfällt –

1.3.3.19 Viehtrieb im Bereich nördlich B 212 n von der vorhandenen „Bettingbührener Straße“ bis zum Flurstück 122

Ein 3,00 m breiter befestigter Weg (Schotterweg) wird nördlich der B 212 n von Bau km 4+500 bis 4+850 hergestellt, der auch als Viehtrieb genutzt werden kann, der durch einen viehkehrenden Graben in 1,50 m Tiefe von der neuen Bundesstraße getrennt wird. Geländeseitig wird hinter dem Feldweg ein Weidezaun errichtet. Zu den



angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen wird je Flurstück ein Tor in ortsüblicher Größe und Breite durch die Vorhabenträgerin errichtet.

1.3.3.20 Umlegung des öffentlichen Verbandsgewässers III. O. Nr. 1.03 im Bereich der Flurstücke 300/18 und 17 der Flur 3

Das bestehende Verbandsgewässer zwischen den landwirtschaftlichen Flächen 300/18 und 17 wird aufgehoben und fachgerecht verfüllt. In Absprache mit dem Entwässerungsverband Stedingen wird der vorhandene Grenzgraben zwischen den Flurstücken 17 und 12 als öffentlicher Verbandsgewässer hergerichtet. Die weiteren vorhandenen Gräben sind dieser neuen Gewässerführung anzupassen.

1.3.3.21 Grenzgraben zwischen den Flurstücken 359/22 und 358/21

Der Grenzgraben zwischen den Flurstücken 359/22 und 358/21 wird aufgehoben und fachgerecht verfüllt. Der vorhandene südliche Grenzgraben wird der neuen Entwässerungsrichtung entwässerungstechnisch angepasst.

1.3.3.22 Grenzgräben Flurstücke 104 ff.

Die Grenzgräben zwischen den Flurstücken 104 und 370/103 - nördlich der B 212 n, zwischen den Flurstücken 370/103 u. 495/102 - südlich der B 212 n, zwischen den Flurstücken 122 u. 133-nördlich der B 212 n, zwischen den Flurstücken 133 u. 136/1 - südlich der B 212 n sowie zwischen den Flurstücken 136/1 und 137/1 - südlich der B 212 n werden aufgehoben und fachgerecht verfüllt.

1.3.3.23 Grenzgraben zwischen den Flurstücken 133 und 134

Abweichend von den ausgelegten Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren bleibt der vorhandene Grenzgraben südlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 133 und 134 erhalten und wird an den nördlich der B 212 n verlaufenden Graben angeschlossen. Der nördlich der B 212 n verlaufenden Grenzgraben zwischen den Flurstücken 133 und 134 der Flur 3 Gemarkung Berne wird verfüllt.

1.3.3.24 Vorhandene Bettingbührener Straße

Die Bettingbührener Straße wird entgegen der Darstellung in Blatt Nr. 5 der Unterlage 7 nicht zurückgebaut. Sie bleibt nördlich der B 212 n in vorhandener Breite erhalten. Der hierfür vorgesehene Parallelweg in 3,00 m Breite in Schotterbefestigung - westlich am Böschungsfuß der Bettingbührener Straße entfällt.

1.3.3.25 Anschluss der Bettingbührener Straße an den Schotterweg

Die vorgenannte Bettingbührener Straße wird an den neu zu errichtenden breiten Parallelweg (Schotterweg) zur B 212 n angeschlossen, der an der Nordseite der B 212 n verläuft.

1.3.3.26 Vorgewende

Die Vorgewende auf dem Flurstück 122 der Flur 3 werden in 10 m Breite angelegt.

1.3.3.27 Verfüllung der an das Flurstück 122 Flur 3 angrenzenden Gäben

Die an das Flurstück 122 der Flur 3 der Gemarkung Berne angrenzenden Gräben im Bereich der Anbindungen an den nördlichen Straßenseitengräben sind zu verfüllen

und die neuherzustellenden Verrohrungen sind an den nördlichen Straßenseitengräben anzuschließen.

1.3.3.28 Verrohrung des Grenzgrabens zwischen den Flurstücken 122 und 133

Der Grenzgraben zwischen Flurstücken 122 und 133 nördlich der B 212 n wird mit DN 4000 verrohrt. Die örtliche Lage der Überfahrt wird im Rahmen der Bauausführung zwischen Vorhabenträgerin und Eigentümer abgestimmt.

1.3.3.29 Vorgewende auf den Flurstücken 136/1 und 137/1

Auf den Flurstücken 136/1 und 137/1 ist eine Vorgewende von 10 m Breite vorzusehen.

1.3.3.30 Erschließung des Flurstücks 137/1

Eine neue Zufahrt zum Flurstück 137/1 (nördlich der B 212 n) erfolgt über die Gemeindestraße „Grüner Hellmer“. Die örtliche Lage der Überfahrt ist mit entsprechender Grabenverrohrung DN 400mm auf Kosten der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Eigentümer vorzunehmen.

1.3.3.31 Unterhaltungstreifen von Bau-km 3+270 bis Bau-km 3+770

Die Schotterbefestigung des im Lageplan Blatt Nr. 4 der Unterlage 7 dargestellten 4 m breiten Unterhaltungsweges an der Nordseite der B 212 n am Böschungsfuß von der Zufahrt des Flurstückes 54 in Bau-km 3+270 bis Bau-km 3+770 entfällt. Dieser wird nur als Grünweg hergestellt, der von Straßenunterhaltungsfahrzeugen befahren wird. Die vorgesehenen Zufahrten zu den Flurstücken 60, 61 und 74 entfallen ebenfalls.

1.3.3.32 Grünweg zum Flurstück 61

Anschließend an den zwischen den Flurstücken 327/32 und 31/1 vorhandenen und am Flurstück 36 endenden Betonweg wird an der Westseite des Flurstückes 31/1 ein 3 m breiter Sandweg als Viehtrieb in südlicher Richtung bis zur nördliche Grenze des Flurstückes 61 angelegt, der bis ca. 0,20 m über Geländeoberkante hergestellt und mit Kleiboden abgedeckt und begrünt wird. Dabei wird die vorhandene enge verrohrte Zufahrt mit Tor vom vorhandenen Weg zum Flurstück 31/1 aufgenommen und durch eine neue Zufahrt in 5 m Breite mit Grabenverrohrung Beton DN 300 sowie einem 5 m breiten Tor ersetzt.

Zur Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Fläche des Flurstückes 61 wird an der Westseite des Flurstückes 31/1 ebenfalls eine neue verrohrte Überfahrt in 5 m Breite mit Tor hergestellt.

1.3.3.33 Grenzgraben nördlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 60 und 61

Der vorhandene Grenzgraben nördlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 60 und 61 wird zur Verbesserung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten der Flächen 60 und 61 aufgehoben und fachgerecht verfüllt. Dabei wird der neu herzustellende Straßenseitengraben an der Nordseite der B 212 n bis zur „Unteren Ollen“ der neuen Entwässerungsrichtung entwässerungstechnisch angepasst, d.h. dass der neue Straßenseitengraben mindestens die gleichen Sohliefen erhält wie die beiden vorh. Gräben in Bau-km 3+370 und 3+765.

1.3.3.34 Grenzgraben nördlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 31/1 und 74

Der vorhandene Grenzgraben nördlich der B 212 n zwischen den Flurstücken 31/1 und 74 als Be- und Entwässerungsgraben wird zur Verbesserung der Bewirtschaftungsmöglichkeiten der Flächen 74 und 31/1 aufgehoben und fachgerecht verfüllt. Dabei wird der vorhandene Grenzgraben zwischen den Flurstücken 61 und 74 nördlich der B 212 n dieser neuen Gewässerführung angepasst, d. h. er muss als Be- und Entwässerungsgraben bis zum neuen nördl. Straßenseitengraben der B 212 n vertieft werden.

Da das im Grenzgraben zwischen den Flurstücken 31/1 und 74 vorhandene Wasserhaltungsbauwerk durch die Aufhebung des Grabens beseitigt wird, wird es im Bereich des neuen südlichen Straßenseitengrabens der B 212 n in Bau-km 3+740 in Abstimmung mit den Betroffenen neu hergestellt.

1.3.3.35 Entfall des geplanten Durchlasses DN 800 in Bau-km 3+640

Der im Lageplan Blatt Nr. 4 der Unterlage 7 dargestellte, geplante Betondurchlass DN 800 mm in Bau-km 3+640 (Bauwerksverzeichnis-Nr. 4.1) entfällt.

1.3.4 Berichtigungen

Die Planunterlagen werden wie folgt berichtigt:

1.3.4.1 Maßnahmenblätter A 14.2 und A 14.3

In den Maßnahmenblätter A 14.2 und A 14.3 werden in der 2. Zeile nach „Bau/km: die Worte beiderseits des Motzener Kanals“ durch die Worte „bei Hiddigwarden/Doorgraben“ ersetzt.

1.4 Weitere Entscheidungen

1.4.1 Wasserrecht

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse bzw. Genehmigungen nach § 10 ff NWG zur Benutzung von Gewässern, nach § 91 NWG zur Herstellung und wesentlichen Änderungen von baulichen Anlagen an Gewässern und nach § 93 Abs. 2 NWG zur Errichtung von baulichen Anlagen in Überschwemmungsgebieten erteilt; der Plan zur Herstellung, Beseitigung oder wesentlichen Umgestaltung von Gewässern wird gemäß §§ 119, 128 NWG festgestellt bzw. genehmigt.

1.4.1.1 Erlaubnis

Dem Vorhabenträger wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der B 212 n, Straßen-km 19,780 (B 212 alt) bis Straßen-km 1,701 (L 875), und Geländewassers in die nachfolgend aufgeführten Gewässer erteilt:

- Wehrder Siel,
- Schlüter Tief,
- Untere Ollen und
- Motzener Kanal.

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

1.4.1.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

1.4.1.2.1 Allgemeines

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und WHG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

1.4.1.2.2 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

1.4.1.2.3 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

1.4.2 Deichrecht

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die deichrechtliche Erlaubnis nach § 15 NDG für die Errichtung von Bauwerken innerhalb der Grenzen eines Deiches und der Genehmigung nach § 16 NDG für die Errichtung von Anlagen landseitig des Deiches erteilt.

1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entsprochen wurde.

1.6 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.6.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

Die in dem Bauwerksverzeichnis enthaltenen Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen haben keine rechtsbegründende Wirkung. Die darin angesprochenen Einzelfragen sowie die Fragen der Baudurchführung und der Kostentragung sind, soweit sie einer Regelung bedürfen, in Form von Vereinbarungen zu klären.

1.6.2 Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG, T-Com, Technische Infrastruktur, Niederlassung Nordwest, in Oldenburg in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.6.3 Abstimmung mit dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 1 Jahr) mit dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband in Brake in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umlagungen für die Versorgungsleitungen abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn zugestellt.

1.6.4 Abstimmung mit der EWE AG, Geschäftsregion Varel

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der EWE AG, Geschäftsregion Varel, in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

1.6.5 Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen, insbesondere auch die gesonderten strom- und schifffahrtspolizeilichen Genehmigungen beantragen. Die endgültigen Ausbaupläne, u.a. ein Detail-Brückenplan, werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.6.6 Abstimmung mit der DB Netz AG

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG, Niederlassung Nord, Immobilienmanagement, in Bremen in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn abgestimmt und dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorgelegt.

1.6.7 Abstimmung mit dem Realverband „Huntebrücker Hellmer“

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Realverband „Huntebrücker Hellmer“ in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

1.6.8 Abstimmung mit Kabel Deutschland

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig, mindestens jedoch 2 Monate vor Baubeginn mit der Fa. Kabel Deutschland, Region Niedersachsen/Bremen, in Hannover in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen.

1.6.9 Abstimmung mit der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Fernleitungs-Betriebsgesellschaft in Xanten in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umliegungen für die Versorgungsleitungen abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.6.10 Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Nord, in Lehrte in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.6.11 Abstimmung mit dem I. und II. Oldenburgischen Deichband

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem I. und II. Oldenburgischen Deichband in Brake in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.6.12 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde (Landkreis Wesermarsch) unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.6.13 Baumaschinen / Baulärm

Die im Zusammenhang mit der Sanierung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV).



1.6.14 Abstimmung mit Unterer Wasserbehörde

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Wesermarsch in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen (z.B. Grundwasserabsenkungen, Einleitung aus Spülfeldern, Baustellenabwässer). Alle Unfälle und sonstigen Handlungen, bei denen Gewässer- oder Bodenverunreinigungen zu befürchten sind, müssen umgehend der Unteren Wasserbehörde (Tel.: 04401/927-317) gemeldet werden.

1.6.15 Abstimmung mit Unterer Abfallbehörde

Vor Beginn der Bauvorbereitung und der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen wird sich der Ausbauunternehmer rechtzeitig mit der Unteren Abfallbehörde des Landkreises Wesermarsch in Verbindung setzen, damit gemeinsam vor Baubeginn erforderliche Sicherungsmaßnahmen sowie ggf. weitere erforderliche Maßnahmen im Bereich der Altdeponie Huntebrück abgestimmt und eingeleitet werden können.

2 Begründender Teil

Rechtsgrundlage der Planfeststellung ist § 17 FStrG in Verbindung mit den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts (VwVfG, NVwVfG).

Die beantragte Maßnahme kann festgestellt werden, da von ihr keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst den Neubau der Bundesstraße 212 von Huntebrück (Einmündung der L 865) bis Harmenhausen (Anschluss an die L 875) auf einer Länge von 9,928 km. Die B 212 n verläuft nordöstlich um den Ort Berne und ersetzt die vorhandene B 212, die u. a. durch die Ortschaften Huntebrück, Schlüte, Berne, Hannover, Hiddigwarden und Harmenhausen führt. Die Straße wird als anbaufreie, einbahnige und zweistreifige Bundesstraße mit einer Kronenbreite von 11,00 m und einer Fahrbahnbreite von 8,00 m erstellt. Das Neubauvorhaben ist in der Stadt Elsfleth und in der Gemeinde Berne, Landkreis Wesermarsch, belegen.

2.1.2 Vorgängige Planungsstufen (Planungsgeschichte, Raumordnung, Linienbestimmung)

Bereits Anfang der 70iger Jahre wurde für die Planung einer BAB A 5 (linksseitige Weserautobahn) ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. Mit der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 1980 wurde der Neubau einer Bundesautobahn zugunsten einzelner Neubauabschnitte (Ortsumgehungen) im Zuge der B 212 aufgegeben. So sind mittlerweile die Ortsumgehungen Nordenham-Atens und die im Zusammenhang mit dem Wesertunnel geplanten Ortsumgehungen Esenshamm und

Rodenkirchen fertiggestellt. Für den Abschnitt Huntebrück-Harmenhausen wurde 1982 ein Planfeststellungsverfahren für die geplante Verlegung der B 212 eingeleitet. Diese Planung sah eine westliche Umfahrung Bernes vor, um dann südwestlich von Harmenhausen auf die B 212 alt zu stoßen. Im Laufe dieses Verfahrens stellte sich jedoch heraus, dass eine Realisierbarkeit der favorisierten Planfeststellungsstrasse nicht möglich erschien, da die Straße wertvolle Wiesenvogellebensräume durchschnittet und damit stärkste Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verursacht hätte, mit der Folge von dann notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einer Größenordnung von über 500 ha. 1991 wurde dieses Planfeststellungsverfahren daher eingestellt.

Für die Neuplanung zur Verlegung des Straßenzuges der B 212 zwischen Huntebrück und der Landesgrenze Niedersachsen/Bremen wurde 1995 das Raumordnungsverfahren eingeleitet, das am 30.09.1996 mit der Landesplanerischen Feststellung der Bezirksregierung Weser-Ems für die Variante 1/12 als Linienführung der B 212 n zwischen Huntebrück und der Landesgrenze endete. Auf dieser Grundlage hat die Antragstellerin einen Straßenentwurf erarbeitet, der nach Abstimmung und Genehmigung durch das Bundesverkehrsministerium (Linienbestimmungsverfahren erfolgte am 14.01.1999) zum vorliegenden Planfeststellungsantrag vom Mai 2004 führte. Nach der Erörterung der Stellungnahmen und Einwendungen im Juli 2005 hat die Antragstellerin für Teilbereiche Umplanungen vorgenommen, um diese dann zum Gegenstand einer Antragsänderung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu machen. Wesentlicher Inhalt dieser Antragsänderung ist die Ergänzung von Wirtschaftswegen inkl. einer neuen Überführung über die B 212 n sowie die Unterführung eines Rad-/Gehweges im Verlauf der Gansper Hellmer unter die Brücke über den Motzener Kanal durch Anhebung der Gradienten der B 212 n. Diese Planänderungen wurden im Herbst 2006 erörtert.

Die Ortsumgehung Berne ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der durch das Fernstraßenausbaugesetz vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1877) vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, im vordringlichen Bedarf eingestuft.

Der Plan steht mit den Belangen der Raumordnung in Einklang, insbesondere widerspricht es nicht dem Landesraumordnungsprogramm. Nach Teil C 3.6.3. der Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen – Teil II – vom 18.07.1994 sind Umgehungsstraßen zur Verbesserung des Straßennetzes notwendig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, um die Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen zu bewirken und in Einzelfällen zum Abbau von Verkehrsengpässen zu dienen. Genau diesen Zwecken dient das Vorhaben.

2.1.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Antragstellerin hat unter dem 19.05.2004 sowie nach planerischer Überarbeitung von Teilbereichen ergänzend am 07.06.2006 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat bei der Stadt Elsfleth und der Gemeinde Berne vom 16.06.2004 bis 16.07.2004 sowie zur Änderungsplanung nur bei der Gemeinde Berne vom 19.06.2006 bis 19.07.2006 zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach den vorliegenden amtlichen Bescheinigungen ortsüblich bekannt gemacht worden.

In den Bekanntmachungen sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 30.07.2004 sowie zur Änderungsplanung bis zum 03.08.2006 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung der Termine wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 05.07., 06.07. und 11.07.2005 sowie zur Änderungsplanung am 24.10.2006 im Rathaus der Gemeinde Berne erörtert.

Auf die Protokolle der Erörterungstermine wird Bezug genommen.

Von einigen Einwendern wurde kritisiert, dass die landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse der Landwirtschaftskammer Weser-Ems nicht ausgelegt habe. Der Auslegung standen jedoch erhebliche datenschutzrechtliche Gründe entgegen. Diese durften zu Recht nicht ausgelegt werden. Die auf freiwilligen Angaben beruhende Betroffenheitsanalyse, die von der Landwirtschaftskammer durchgeführt worden war, hätte trotz der Anonymisierung der Eigentums- oder Pachtverhältnisse Rückschlüsse auf die Verkaufsbereitschaft einzelner Eigentümer erlaubt. Mit solchen Informationen war jedoch höchst sensibel umzugehen. Der Datenschutz als Ausfluss des allgemeinen Persönlichkeitsrechtes des Art. 2 Abs. 1 GG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 GG gewährleistet insoweit die Befugnis des Einzelnen, grundsätzlich selbst über die Preisgabe und Verwendung seiner persönlichen Daten zu bestimmen. Die freiwillige Auskunft ausschließlich nur gegenüber der Landwirtschaftskammer diene einzig und allein dem Zweck herauszufinden, ob eine breitere Verkaufsbereitschaft der Landwirte im betroffenen Gebiet bestünde. Die Auskunft schloss gerade nicht die Weitergabe der Daten an einen unbegrenzten Personenkreis ein.

2.2 Verfahrenrechtliche Bewertung

2.2.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Bundesfernstraße und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung.

2.2.2 Zuständigkeit

Baulastträger für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist gem. Ziffer 1. c) des RdErl. d. MW v. 22.12.2004 (Nds. MBl. Nr. 41/2004, S. 879 ff.) die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig.

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Der Neubau der Bundesstraße 212 von Huntebrück bis Harmenhausen von Bau-km 1+000,000 bis 10+927,890 (Ortsumgehung Berne) in der Stadt Elsfleth und der Gemeinde Berne (Landkreis Wesermarsch) ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bun-

desfernstraßen im vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarfsplan hat als Anlage 1 zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft. Nach § 1 Abs. 3 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes.

Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94 - E 100, 388 ff.). Bei der Festlegung dieses Bedarfs stand dem Gesetzgeber ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.06.1998 - 1 BvR 650/97 - NVwZ 1998, 1060 ff.).

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 - E, 98, 339 ff.). Die weiteren für die konkrete Betroffenheit entscheidenden Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Dabei hat sie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden sowohl öffentlichen als auch privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen. Der Verkehrsbedarf stellte hierbei nur einen unter vielen Belangen dar.

Die gegen das Vorhaben als solches vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, weil der Gesetzgeber den Bedarf für dieses Vorhaben verbindlich festgelegt hat. Eine andere Frage ist, ob die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in diverse sowohl private als auch öffentliche Belange der Umsetzung des Vorhabens im Konkreten entgegenstehen, insbesondere ob das gesetzgeberische Ziel nicht auf andere Weise mit geringeren Eingriffen gleichermaßen erreicht werden kann. Dabei steht die Prüfung im Vordergrund, ob sich nicht eine andere Variante als naheliegend aufdrängt, weil sie unter Abwägung aller Belange das gesetzgeberische Ziel mit geringeren Eingriffen erfüllen kann.

2.3.2 Abschnittsbildung

Die festgestellte Planung ist eine konzeptionell in sich schlüssige Gesamtplanung. Der Bau der B 212 n endet vorerst mit dem Anschluss an die L 875 nordöstlich von Harmenhausen. Eine Weiterführung der zu verlegenden B 212 über die Landesgrenze Niedersachsen/Bremen hinaus bis zu der derzeit in Planung befindlichen BAB A 281 ist angedacht. Die Landesplanerische Feststellung vom 30.09.1996 sieht demzufolge auch eine Linienführung von Huntebrück bis zur Landesgrenze vor. Jedoch ist für den weiteren Abschnitt von der L 875 bis zur Landesgrenze wegen aufgetretener Schwierigkeiten bezüglich des Übergabepunktes an der Landesgrenze ein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet worden. Die Genehmigungsfähigkeit des hier planfestgestellten Vorhabens ist jedoch nicht von dieser weiteren Planung abhängig. Das Vorhaben hat eine eigene Verkehrsbedeutung. Es wird durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrt Berne eine Verbesserung der zur Zeit die Ortsdurchfahrt stark belastenden Verkehrsverhältnisse erzielt und gleichzeitig eine leistungsfähige und sichere Anbindung der linksseitigen Weserhäfen und der Wesermarsch an das Fernstraßennetz hergestellt. Diese Verkehrskonzeption entfaltet dem-



zufolge nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine unmittelbare und nicht von der Realisierung anderer Maßnahmen abhängige verkehrliche Wirkung.

2.3.3 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz

Verkehrliches Ziel des festgestellten Planes ist die Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 212. Diese Straße ist dazu bestimmt, zusammen mit anderen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Neubau der Bundesstraße 212 auf ca. 9,9 km Länge zwischen Huntebrück (Einmündung der L 865) bis Harmenhausen (Anschluss an die L 875) zugelassen. Die B 212 hat eine erhebliche Verkehrsbedeutung. Sie führt von der BAB A 28, Anschlussstelle Ganderkesee, durch Bookholzberg Richtung Harmenhausen, weiter in Richtung Norden durch Berne, über die Hunte, durch Elsfleth und Brake bis nach Nordenham (Süd-Nord-Richtung). Sie stellt zusammen mit der L 875 die einzige linksseitig der Weser verlaufende direkte Verbindung zwischen dem Oberzentrum Bremen und der nördlichen Wesermarsch dar. Auch stellt sie die wichtigste Verbindung zwischen dem Autobahnnetz und den zentralen Wirtschafts- und Versorgungszentren der Wesermarsch dar.

Die geplante Ortsumgehung Berne entlastet die heutige B 212, die in den Ortsteilen Huntebrück, Schlüte, Berne, Hannover, Hiddigwarden und Harmenhausen durch die dort vorhandenen vielfältigen Verknüpfungen mit den innerörtlichen Straßen sowie durch eine Vielzahl von Zufahrten zu Privat- und Betriebsgrundstücken geprägt ist.

Der festgestellten Planung liegt eine Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, von 1993 auf der Basis von Erhebungen aus dem Jahre 1992 zugrunde. Eine Aktualisierung der Verkehrsprognosen erfolgte im März 2004. Diese Untersuchung ist als Planungsgrundlage für den Vorhabenträger und für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren geeignet. Sie ist in ihren Ausführungen schlüssig und nachvollziehbar. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Ergebnisse sind nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erarbeitet worden, wie sie auch in anderen Straßenplanungen üblicher Standard sind. Auf zuverlässigere Ermittlungsmethoden oder Erkenntnisquellen als die in der Verkehrsuntersuchung aufgeführten Rechenmodelle und Verkehrszählungen kann nicht zurückgegriffen werden. Eine Prognose ist schon der Sache nach stets mit gewissen Unsicherheitsfaktoren belastet. Maßgebend ist, dass alle erheblichen Sachverhalte, die Auswirkungen auf die Verkehrsuntersuchung haben können, nicht außer Acht gelassen wurden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Die Feststellungen der Verkehrsuntersuchung, gegen deren Richtigkeit im Anhörungsverfahren keine überzeugenden Einwände vorgebracht wurden, belegen die verkehrliche Entlastungswirkung der neuen Ortsumgehung auf die heute vorhandene B 212. Die dort nach Fertigstellung der Umgehung verbleibenden örtlichen Verkehre sind auf lange Sicht nicht nur von der Straßenanlage aufnehmbar; es werden darüber hinaus sogar die Voraussetzungen geschaffen, durch gestalterische Maßnahmen im Straßenumfeld das Ortsbild insbesondere im Ort Berne zu verbessern und dort die heute vorhandene städtebaulich ungünstige, trennende Wirkung dieses Verkehrsweges deutlich zu mildern.



Mit dem Neubau der Bundesstraße 212 erfolgt durch die geänderte Verkehrsbedeutung von Straßen (§ 2 FStrG i. V. mit §§ 3 und 4 NStrG) eine Netzneugestaltung. Der nach dem Neubau der B 212 verbleibende bisherige Bundesstraßenzug verliert seine Bedeutung als Bundesfernstraße, da er überwiegend örtlichen Verkehren dienen wird. Er ist daher entsprechend der verbleibenden Bedeutung im untergeordneten Straßennetz umzustufen. Gleiches gilt bei den zu verlegenden Anschlüssen und Überführungen der nachgeordneten Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Das Umstufungskonzept für die neue Netzgestaltung nach Fertigstellung der B 212 n ist der Unterlage 15 zu entnehmen. Es wird durch diesen Beschluss mit planfestgestellt. Einwendungen gegen dieses Konzept wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben.

2.3.3.1 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

Von einigen Einwendern ist geltend gemacht worden, die der Verkehrsprognose zugrundeliegenden Verkehrszählungen seien unzutreffend und das Vorhaben sei unwirtschaftlich.

2.3.3.1.1 Verkehrsuntersuchung, Prognoseergebnisse

Zurückzuweisen sind Einwände, die Verkehrsuntersuchung gehe von überhöhten Verkehrsmengensteigerungen aus, berücksichtige nicht aktuelle Entwicklungen wie die zwischenzeitliche Eröffnung des Wesertunnels und die im Bau bzw. in Planung befindliche BAB A 281 mit einem neuen Wesertunnel und lege nicht in ausreichender Weise aktuelle Daten und Ergebnisse zugrunde.

Grundlage der Prognoseverkehrsmengen im Verkehrsgutachten B 212 n der Ing.-Gemeinschaft Dr. Ing. Schubert, Hannover vom März 2004 ist eine Verkehrsanalyse, die zum einen auf die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 2000 und zum anderen auf aktuellen Verkehrszählungen im Sommer 2002 im Raum Berne/Lemwerder und angrenzenden Gebieten erfolgten. Für die Modellprognosen sind derzeit in Fachkreisen anerkannte und übliche Ansätze für die weitere Verkehrsentwicklung und realistisch abgeschätzte Ansätze für die weitere Siedlungs- und Strukturentwicklung im Planungsraum verwandt worden.

In die Modellprognose sind darüber hinaus die bereits verwirklichten und auch die geplanten Verkehrsprojekte der Region eingeflossen, die auf den zukünftigen Verkehr im Planungsraum Einfluss haben. Dies sind:

- Wesertunnel im Zuge der B 437 und OU Rodenkirchen im Zuge der B 212 als fertige Maßnahmen
- Lückenschluss A 28/A 1 durch Ausbau der B 322 bei Delmenhorst als im Bau befindliche Maßnahme
- B 211 n von Mittelort bis Brake, B 212 n von Harmenhausen bis Bremen mit Anschluss an die A 281 und die verschiedenen Abschnitte der A 281 mit neuem Wesertunnel in Bremen als geplante Maßnahmen (Anm.: Der 2. BA der A 281 ist bereits im Bau.)

Der Einwand, die schon umgesetzten und noch geplanten Änderungen im Verkehrsnetz seien bei der Verkehrsprognose nicht ausreichend berücksichtigt worden, ist daher nicht berechtigt.

Wie oben ausgeführt, basiert die Verkehrsprognose u.a. auf Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 2000 und zum anderen auf aktuellen Verkehrszählungen im Sommer 2002. Im Herbst 2005 ist eine neue amtliche Verkehrszählung durchgeführt worden. Für den hier relevanten Raum Berne wurde die Verkehrsbelastung an 4 Zählstellen ermittelt:

- Zählstelle 2817/0434 an der B 212 in Höhe Krögerdorfermoor
- Zählstelle 2816/0408 an der B 74 in Höhe Knotenpunkt mit K 217
- Zählstelle 2816/0432 an der B 212 in Höhe Huntebrück
- Zählstelle 2716/0431 an der B 212 in Höhe Dalsper Tief nahe Elsfleth.

Die Verkehrszählung erbrachte folgende wesentliche Ergebnisse:

Während an der Zählstelle 2716/0431 der Verkehr gegenüber dem Jahr 2000 um 5,13 % anstieg, sank er an den anderen 3 Zählstellen, und zwar um 10,8 % bei 2816/0432, um 1,69 % bei 2817/0434 und um 4,27 % bei 2816/0408.

Die Reduzierung der Verkehrsbelastung gegenüber der Zählung aus dem Jahre 2000 im Bereich Huntebrück und auf der B 74 Richtung Weserfähre bei gleichzeitiger Steigerung des Verkehrs auf der B 212 im Bereich nahe Elsfleth ist vermutlich auf die zwischenzeitliche Inbetriebnahme des Wesertunnels zurückzuführen. Die Planfeststellungsbehörde weist allerdings darauf hin, dass gerade dieser Effekt der Verkehrsverlagerung aufgrund des Wesertunnels in der Verkehrsprognose vom Ing.-Büro Schubert erkannt und berücksichtigt wurde. Die Prognose für das Jahr 2015 weist für den Durchgangsverkehr im Planungsraum „lediglich“ eine Verkehrszunahme von 12,6 % auf, gegenüber von 18,2 % für den Ziel- und Quellverkehr und von 13,6 % für den Binnenverkehr. Begründet wird die geringe Verkehrszunahme für den Durchgangsverkehr gegenüber den anderen Verkehren im Gutachten damit, dass sich durch den Bau des Wesertunnels einige wesenüberquerende Verkehre aus dem Planungsraum hinaus verlagert haben. Für die Planfeststellungsbehörde haben im Ergebnis diese Zahlen aus der aktuellen Verkehrszählung keine Bedeutung. Entscheidend ist die Verkehrsprognose für das Jahr 2015. Und in eben dieser Prognose sind – wie oben ausgeführt – neue und noch zu erwartende Verkehrsentwicklungen in der Region eingeflossen.

2.3.3.1.2 Kosten-Nutzen-Verhältnis, Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Die von einigen Einwendern vorgebrachten Argumente, das Vorhaben sei – wirtschaftlich betrachtet – nicht verantwortbar, werden zurückgewiesen. Hierbei handelt es sich um eine Beurteilung, die dem Gesetzgeber bei der gesetzlichen Anerkennung des Bedarfs durch Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen obliegt. Bei der Einschätzung, von welchem Nutzen-Kosten-Faktor an ein Bedarf besteht, hat der Gesetzgeber einen weiten Ermessensspielraum, der der Nachprüfung im Planfeststellungsverfahren durch die Exekutive entzogen ist.

2.3.4 Trassenführung, Varianten

2.3.4.1 Beschreibung der Trassenführung

Die beantragte und mit Nebenbestimmungen festgestellte Trasse der Ortsumgehung Berne beginnt nördlich der Einmündung der L 865 in die vorhandene B 212 (Str.-km 19,780 der B 212 alt) in Huntebrück, wird östlich entlang des vorhandenen Straßen- dammes der B 212 alt bis zur Hunte geführt, um bei ca. Bau-km 1+675 die Hunte mit- tels einer neuen Klappbrücke zu kreuzen. Südlich der Hunte schwenkt die Trasse in östliche Richtung ab und kreuzt dabei zweimal die B 212 alt, die Huntebrücker Hell- mer (Realverbandsweg), die Untere Ollen, die Eisenbahnlinie Delmenhorst – Norden- ham und den Bettingbührener Weg, der die B 212 n überführen wird. Von der Hunte bis zur Eisenbahnbrücke erfolgt die Straßenführung in Dammlage, während sie im übrigen Streckenverlauf weitgehend ebenerdig verläuft. Nach einem Schwenk in südöstliche Richtung wird die Bundesstraße B 74 höhengleich mittels eines Kreisver- kehrsplatzes gekreuzt. Im weiteren Verlauf wird das Weserdeicher Fleth-Nord, die Warflether Hellmer, die Gansper Hellmer und der Motzener Kanal gekreuzt, bevor der Neubauabschnitt an der L 875 bei Str.-km 1,701 in Harmenhausen endet. Dabei wird die Trasse entlang der Westseite des Doorgrabens geführt.

2.3.4.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

2.3.4.2.1 Vorbemerkung zum Variantenvergleich

Für den Neubau der B 212 wurden im Rahmen des Raumordnungsverfahrens mehre- re Varianten untersucht. Bei der Entwicklung dieser Varianten sind neben den Ergeb- nissen der UVS (Ausweisung von relativ konfliktarmen Korridoren) weitere Randbedin- gungen, wie u.a. Belange der Agrarstruktur (Bewirtschaftungsgrenzen, Formen der Fluraufteilung, Lage der Haupterwerbsbetriebe), der Wasserwirtschaft, des Straßen- entwurfes (Mindestradien, Sichtweiten, Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz, Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen, wie z. B. Hunte, Eisenbahnstrecken), des Verkehrs (Be- und Entlastung einzelner Streckenabschnitte), des Städtebaus (Entwick- lung der Bauleitplanung, Schallimmissionen) sowie Kostenbelange berücksichtigt worden. In die Betrachtung/Entwicklung verschiedener Linienführungen wurden ne- ben der Einbeziehung des vorhandenen Straßennetzes fünf unterschiedliche Neu- bauvarianten entwickelt. Sie sind zeichnerisch in der Unterlage 1 (Anlage 1 zum Erläu- terungsbericht vom 30.03.2004) dargestellt, wobei darauf hingewiesen wird, dass die dort dargestellte Variante 12 in diesem Planfeststellungsabschnitt der Variante 1 ent- spricht.

2.3.4.2.2 Nullvariante

Die Nullvariante bedeutet den Verzicht auf einen Straßenneubau, wobei die vorher- sehbare Verkehrsentwicklung im Straßennetz auf die unveränderte Situation der heu- tigen B 212 zu projizieren ist.

Aus Sicht der möglichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft entsteht durch eine Nullvariante kein unmittelbarer Eingriff in den Naturhaushalt und es wer- den keine zusätzlichen Flächen in der freien Landschaft benötigt.

Aus den bereits oben erläuterten Gründen wäre diese Nullvariante allerdings nicht geeignet, die Defizite bezüglich Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrsablaufes zu

beseitigen. Durch wachsenden Verkehr würde die Unfallhäufigkeit aller Voraussicht nach steigen; Verkehrslärm und Schadstoffimmissionen wachsen ebenfalls. Zunehmende Behinderungen für den Durchgangsverkehr, aber in gleicher Weise auch für den örtlichen Verkehr, gehen damit einher. Die Vielzahl höhengleich einmündender Straßen und Wege, die auch der Anbindung der örtlichen Gewerbebetriebe dienen, verschlechtert zudem die Erreichbarkeit der Gewerbeflächen und damit die gewerblichen Standortbedingungen. Die Qualität der Siedlungs- und Wohnfunktion entlang der Nullvariante wird durch Lärm, Abgase und Gefährdung der Anlieger durch den Verkehr empfindlich gestört. Die Realisierung einer Nullvariante würde diesen Zustand festschreiben und bei wachsendem Verkehr weiter verschärfen. Eine Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr und eine städtebauliche Weiterentwicklung des Ortes Berne ist mit der Nullvariante nicht möglich.

Auch vor dem Hintergrund der hier gegebenen Maßnahmenveranlassung im Rahmen des gesetzlich festgeschriebenen Fernstraßenbedarfsplans (s. o. Abschnitt 2.3.1) scheidet eine Nullvariante aus und wird im Weiteren nicht mehr betrachtet.

2.3.4.2.3 Variante 1 (Planfeststellungsvariante)

Im Anschluss an die Hunte-Kreuzung wird die B 212 alt zweimal gekreuzt, um dann in weitem Bogen östlich um Berne herum die Baulücke im Zuge der B 74 zwischen Berne und Ranzenbüttel zu suchen. Ein weiteres leichtes Verschwenken in Richtung Osten führt zu einer annähernden Parallellage zum "Doorgraben" bis zum Schnittpunkt mit der L875.

2.3.4.2.4 Variante 2

Diese Variante entspricht bis zur Kreuzung mit der B 74 im Wesentlichen dem Verlauf der Variante 1. Nach der Kreuzung mit der B 74 verschwenkt diese Variante in südliche Richtung, um dann in östlicher Randlage des Siedlungsbandes entlang der Ollen/B 212 alt zu verlaufen.

2.3.4.2.5 Variante 3

Diese Linienführung verläuft als sogenannte kleine "OU Berne" im Anschluss an die Hunte- und B 212 alt-Kreuzung unmittelbar östlich der vorhandenen Bebauung um Berne herum und findet den Anschluss an die B 212 alt im Raum Hiddigwarden. Bis nach Harmenhausen (Kreuzung B 212 alt/L 875) wird der Verlauf des vorhandenen Straßenzuges beibehalten.

2.3.4.2.6 Variante 4

Nach Kreuzung der Hunte verschwenkt diese Linie derart, dass eine westliche Umgehung Bernes mit Kreuzung der DB-Strecke Delmenhorst-Nordenham und der L 868 erfolgt. Weder die B 212 alt im Raum Schlüte noch die B 74 werden bei dieser Planung verknüpft. Der Verlauf der Variante 4 orientiert sich dann bis Harmenhausen im Wesentlichen an dem Siedlungsband entlang der B 212 alt.

2.3.4.2.7 Variante 5

Diese Linie verläuft ebenfalls als westliche Umgehung von Berne bis zur Kreuzung mit der L 868 in annähernder Parallellage zur Variante 4, um dann jedoch in südwestliche

Richtung so zu verschwenken, dass ein Abstand von ca. 1.000m zum vorhandenen Siedlungsband entlang der B 212 alt/L875 entsteht.

2.3.4.3 Vergleich und Bewertung der Varianten

Die vorstehend beschriebenen Varianten werden im Folgenden einer vergleichenden Bewertung unterzogen, und zwar nacheinander nach den abwägungserheblichen Kriterien Siedlungsfunktion, Verkehr, Umwelt, Wasserwirtschaft, Agrarstruktur und Wirtschaftlichkeit.

2.3.4.3.1 Belange der Siedlungsfunktion (Entlastungs- und Erschließungswirkung)

Zur Sicherung und Entwicklung des Wirtschaftsraumes Unterweser ist neben den Verkehrsträgern Wasserstraße (Weser, Hunte) und Eisenbahn (Nordenham - Brake - Emsfleth - Berne - Hude) eine leistungsfähige Straßenverbindung zum Mittelzentrum Delmenhorst und zum Oberzentrum Bremen mit seinen Anschlussmöglichkeiten an das überregionale Verkehrsnetz (GVZ, Flughafen, Bahnhof, Autobahnen) und seinen Industriebetrieben sowie oberzentralen Einrichtungen erforderlich. Aufgrund des Ausbauzustandes mit seinen Engpässen (Huntebrücke, Ortsdurchfahrt Berne) sowie dem Verlauf durch das Siedlungsband Berne wird die vorhandene Straßenverbindung dieser Aufgabe nicht gerecht.

Neben der Entlastung des Siedlungsbandes an der B 212 alt wird durch die Verlegung der Bundesstraße vor allem auch das am vorhandenen Straßenzug gelegene Grundzentrum Berne gravierend entlastet. Dieses führt zu einer Erhöhung der Attraktivität des Ortes als Einkaufs- und Versorgungszentrum für die Gemeinde sowie zu einer Verbesserung der Wohnqualität der dortigen Anwohner.

Die neue Straßenverbindung bietet dem Berufs- und Ausbildungsverkehr zwischen der südlichen Wesermarsch und Bremen eine bessere verkehrliche Verbindung Wohnort - Arbeitsplatz. Das Verkehrsgutachten von Dr.-Ing. Schubert kommt zu dem Ergebnis, dass fast 50 % des Kfz-Aufkommens im Untersuchungsraum dem Berufs- und Ausbildungsverkehr zuzurechnen ist.

Die Variante 5 bringt für die Siedlungsbereiche entlang der vorhandenen B 212 die größte Entlastung und beeinträchtigt lediglich den Ortsteil Huntebrück, der jedoch von allen Trassen betroffen ist. Ein relativ geringes Risiko für die Siedlungsfunktionen in diesem Gebiet geht von Variante 1 aus, da nur punktuell Belastungen auftreten (Huntebrück). Der verkehrliche Erschließungseffekt für die Siedlungsbereiche entlang des Weserdeichs ist bei Variante 1 besonders hoch, während die Varianten 4 und 5 nur geringe Erschließungsfunktionen für den Untersuchungsraum erfüllen.

Die Varianten 2 und 4 führen durch die Nähe zu den Siedlungsbereichen entlang des vorhandenen Straßenzuges zu Beeinträchtigungen der Siedlungsfunktionen und der Übergangsbereiche zur freien Landschaft.

Die größten Konflikte sind bei der Variante 3 zu erwarten. Die Trasse führt außer der Ortsdurchfahrt Berne zu keiner Entlastung der Siedlungsfunktionen entlang des Siedlungsbandes an der alten B 212. Mit der Durchschneidung des Ortsteils Hannover werden gewachsene, z.T. zusammenhängende Siedlungsteile getrennt.

Aufgrund der strukturellen Gegebenheiten ist eine städtebauliche Entwicklung der Ortschaft Berne hauptsächlich in östliche Richtung möglich. Um ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern, ist eine großräumige Umgehung des Ortes erforderlich.

2.3.4.3.2 Verkehrliche Belange

Die Nord-/Ostumgehungsvarianten 1, 2 und 3 entlasten die Ortsdurchfahrt Berne deutlich besser als die West-/Südumgehungsvarianten 4 und 5, da neben den auf der B 212 abzuwickelnden Verkehren auch die Verkehre von und zur Fähre Berne - Farge (B 74) sowie die Verkehre zwischen der mittleren/nördlichen Wesermarsch und den Siedlungsbereichen entlang des Weserdeichs über die Nord-/Ostumgehung abgewickelt werden können. Hinsichtlich der Variante 3 ist zu bedenken, dass unter dem Aspekt einer weiteren zukünftigen Verkehrszunahme sowie unter Einbeziehung des Tatbestandes, dass durch die "kleine OU Berne" das Nadelöhr der Ortsdurchfahrt Berne beseitigt wird, dem Verkehrsteilnehmer aufgrund der Anbaufreiheit des relativ kurzen Streckenabschnittes der "kleinen OU Berne" eine Verkehrssicherheit suggeriert würde, die dann im weiteren Streckenverlauf nicht mehr gegeben ist. Die völlig unterschiedliche Charakteristik des Streckenabschnitts würde eine wesentliche Verschärfung der heutigen Situation südlich von Berne bedeuten. Dieses wird auch durch die nach dem Bau einer „kleinen OU Berne“ verbleibenden zahlreichen Zufahrten (im Abschnitt Ollen - Harmenhausen ca. 100 Stück) dokumentiert. Die Variante 2 ist aus straßenbaulicher Sicht am ungünstigsten, da durch ihre stark geschwungene Linienführung nicht nur die Straßenlänge vergrößert wird, sondern auch sonstige Nachteile, wie Kurvigkeit, Überholsichtweiten und Verwindungen mit entwässerungsschwachen Zonen, zu verzeichnen wären.

Im weiteren Verlauf zwischen Berne und Harmenhausen entlasten die Varianten 1, 2, 4 und 5 die annähernd durchgehende Bebauung an der vorhandenen B 212 mit ihren Hof- und Grundstückszufahrten, was bei der Variante 3 nicht erfolgt. Hier würden die Anwohner den hohen bzw. gegenüber heute erhöhten Verkehrsbelastungen weiterhin ausgesetzt sein. Eine Trasse im Bereich der Varianten 4 und 5 bringt für die Verkehrsbeziehung Elsfleth – Berne – Bookholzberg – A 28 eine kürzere Streckenführung und auch geringere Fahrzeiten. Die Varianten 1 und 2 können die Siedlungsbereiche an der vorhandene B 212 besser vom Ziel- und Quellverkehr der Ortschaften entlang der Weserdeichstraße entlasten. Der verkehrliche Erschließungseffekt für die Orte entlang des Weserdeichs ist hoch.

2.3.4.3.3 Umweltbelange

Durch den Straßenbau einschließlich seiner Nebenanlagen gehen durch Versiegelung Lebensräume für Pflanzen und Tiere verloren. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen (Bodenverdichtung, Veränderung der Morphologie) führen neben dem Verlust von Lebensräumen auch zu Änderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere. Neben der Barrierewirkung der Trasse werden große, zusammenhängende Lebensräume zerschnitten bzw. angeschnitten. Die großen, ungestörten Bereiche sowohl auf der Brookseite als auch auf der Lechterseite haben besondere Bedeutung als Rückzugsräume und Ruhezeiten für Vogelarten mit großen Lebensraumsansprüchen (z.B. Brachvogel, Weißstorch) sowie für Rastvögel (z.B. Kiebitz, Goldregenpfeifer). Für Flora und Fauna wirkt sich das Vorhaben durch den Verlust von Lebensräumen infol-

ge Versiegelung durch den Straßenkörper und der Nebenanlagen und durch die Zerschneidung großer bisher unzerschnittener Lebensräume aus.

Die Variante 1 zerschneidet Bereiche von Brutvogelgebieten mit sehr hoher Empfindlichkeit im Bereich zwischen der B 74 und dem Doorgraben. Die Trassen 2 und 4 beeinträchtigen Bereiche mit sehr hoher Bedeutung für Brutvögel. Die Empfindlichkeit gegenüber Flächenverlust und Zerschneidung von Brutvogelgebieten ist bei Variante 3 am geringsten. Die Variante 5 ist wegen der Zerschneidungsschäden der Brachvogellebensräume auf der Brookseite am konfliktreichsten.

Für den Bau einer Straße werden umfangreiche Flächen in Anspruch genommen. Durch die Versiegelung gehen nicht nur Lebensräume für Pflanzen und Tiere verloren, sondern sie führt auch zum Verlust sämtlicher Bodenfunktionen, die nicht ausgleichbar sind. Die angrenzenden Randbereiche werden durch Überformung sowie durch Schadstoffeintrag (Abwässer, Abgase, Stäube) belastet. Ausschlaggebend für eine Gewichtung der Auswirkungen auf die Bodenversiegelung ist daher in erster Linie die Länge der Straßentrassen, von der die Neuversiegelung und Überbauung natürlich gelagerter, relativ unbelasteter Böden abhängt. Hier ist die Variante 3 aufgrund des gegenüber den anderen Varianten geringsten Flächenbedarfs als die am konfliktärmste zu bezeichnen. Die größten Konflikte beinhaltet die Variante 5. Die Varianten 1, 2 und 4 sind jedoch auch nur geringfügig günstiger zu beurteilen.

Zusammenfassend sind für den Bereich Pflanzen und Tiere bei der Variante 3 die geringsten Konflikte zu erwarten. Demgegenüber verursacht die Variante 5 wegen der Zerschneidung eines äußerst wertvollen großräumigen Wiesenvogellebensraumes die größten Konflikte. Die anderen Varianten unterscheiden sich nur geringfügig voneinander.

Lärmimmissionen und Luftschadstoffbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr wirken sich negativ auf den Menschen aus. Je größer die Abstände zu Siedlungsbereichen, desto geringer sind die Belastungen für den Menschen. Unter dieser Betrachtung gehen die geringsten Beeinträchtigungen für den Menschen von Variante 5 aus, die durchgehend durch freie Landschaft verläuft. Lediglich der Siedlungsbereich Huntebrück sowie der westliche Ortsrand von Berne - hier insbesondere gewerblich genutzte Bereiche - werden belastet. Die Variante 1 führt zu einer höheren Belastung für die Bewohner des Siedlungsbereiches Ranzenbüttel. Die Siedlungsbereiche Warfleth und Ganspe werden durch diese Variante, da zu weit entfernt, nicht belastet.

Die Varianten 2 und 4 sind im Abschnitt Huntebrück - Harmenhausen etwa gleich zu bewerten, da sie die Siedlungsbereiche Huntebrück, Berne und das Siedlungsband entlang der B 212 alt beeinträchtigen. Der starken verkehrlichen Entlastung steht aufgrund ihrer Führung in Siedlungsnähe eine erhebliche Neubelastung der Wohnbebauung durch Lärm und Abgase gegenüber. Da der heutige Straßenzug nicht gänzlich aufgehoben werden kann, würde sich bei Verwirklichung dieser Linie im Abschnitt Berne - Harmenhausen eine Siedlungsfläche von 300 bis 600m Breite ergeben, die von der B 212 alt und im Nordwesten bzw. im Südosten von der Neubaustrasse begrenzt und beeinträchtigt wird.

Zusammenfassend sind für den Bereich Lärm und Luftschadstoffe die größten Beeinträchtigungen bei Variante 3 zu erwarten, da sie - bis auf die Ortsdurchfahrt Berne - weiterhin durch alle Siedlungsbereiche im vorhandenen Straßenzug verläuft. Die Varianten 2 und 4 führen ebenfalls zu einer Mehrbelastung für den Menschen. Die Variante 5 schneidet dagegen hier am günstigsten ab.

2.3.4.3.4 Wasserwirtschaftliche Belange

Wasserschutzgebiete sind durch die Planung nicht betroffen.

Eine Gefährdung des Grundwassers ist bei allen Varianten relativ gering. Die Grundwasserqualität in diesem Raum ist wegen der Versalzung und hoher Eisen- und Humingehalte nicht für eine Trinkwassernutzung geeignet. Eingriffe in das Grundwasser sind nicht vorgesehen. Das Risiko des Eintritts straßenbedingter Schadstoffemissionen in das Grundwasser ist wegen der geringen Durchlässigkeit des Bodens bei allen Varianten relativ gering. Durch Anwendung des Überschütt- bzw. Vorlastverfahrens bei der Herstellung der Straßendämme erfolgen keine baubedingten Eingriffe in das Grundwasser.

Aus wasserwirtschaftlicher und gewässerökologischer Sicht besteht bei einer Trasse auf der Brookseite (Varianten 4 und 5) ein hohes Risiko des Salzwasseraustritts durch eine Dammauflast auf die geringmächtigen Deckschichten und damit eine Gefährdung für die Qualität der Oberflächengewässer, denn eine Vermischung des austretenden salzhaltigen Grundwassers mit dem Oberflächenwasser verändert den Bodenhaushalt der angrenzenden Flächen und führt zur Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit sowie zu einer Beeinträchtigung von Flora und Fauna im Bereich der Gräben.

Bei allen Varianten werden unterschiedlich viele Gewässerkreuzungen erforderlich, die insbesondere baubedingte Risiken beinhalten. Das geringste Risiko geht wegen der kürzesten Neubaustrecke und der wenigsten Gewässerkreuzungen von Variante 3 aus. Es folgen die Varianten 1 und 2, die sich nur geringfügig unterscheiden. Die Varianten 4 und 5 erfordern die meisten Gewässerkreuzungen

2.3.4.3.5 Agrarstrukturelle Belange

Der hier zu betrachtende Raum ist überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Forstwirtschaftlich genutzte Flächen sind durch die Planung nicht betroffen. Die landwirtschaftliche Flächenbewirtschaftung erfolgt überwiegend als Dauergrünland. Nur ein geringer Teil wird ackerbaulich genutzt, so dass der Verlust landwirtschaftlicher Anbaufläche gering ist. Die Strukturen weisen auf der Lechterseite (zwischen Weser und Ollen) überwiegend Blockfluren und Gemengelagen, auf der Brookseite (südwestlich der B 212 / L 875 / Ollen) Streifenfluren auf.

Durch einen Straßenneubau können erhebliche Eingriffe in die Agrarstruktur hervorgerufen werden, wie Flächenbedarf für den Straßentrasse und für Kompensation (Ausgleich und Ersatz), Betriebserschwernisse durch Flächenzerschneidung und durch Abtrennung der Betriebsflächen von den Betriebsgebäuden sowie direkt betroffene Hofflächen oder Betriebsgebäude (Abriss).

Gebäude von derzeit bewirtschafteten landwirtschaftlichen Betrieben müssen bei keiner Linienvariante beseitigt werden. Es sind jedoch Wohnhäuser und nicht bewirtschaftete Höfe betroffen.

Aufgrund der besonderen landschaftlichen Struktur in diesem Raum sind große Bereiche als Vorranggebiete für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen ausgewiesen. Die größten Grünlandbereiche werden von den Varianten 4 und 5 im Bereich Brookseite beansprucht. Die Variante 1 tangiert ein Vorranggebiet für Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung entlang des Doorgrabens. Die Varianten 2 und 4 tangieren Vorranggebiete, trennen jedoch aufgrund der Parallelführung zum vorhandenen Straßenzug der B 212 alt mit den dort liegenden landwirtschaftlichen Betrieben die Betriebsflächen von den Höfen ab.

Durch den Flächenbedarf für den Straßenneubau sowie für Kompensationsmaßnahmen werden in großem Umfang landwirtschaftliche Flächen beansprucht. Der geringste Flächenbedarf würde bei der Variante 3 zu erwarten sein. Die Varianten 1 und 4 unterscheiden sich nicht gravierend. Den umfangreichsten Flächenbedarf besitzen die Varianten 2 und 5. Zu letzterer ist zu bemerken, dass wenngleich auch diese Trasse streckenweise auf Besitzstandsgrenzen der landwirtschaftlichen Flächen verlaufen würde, durch den großen Umfang der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen die Landwirtschaft äußerst stark betroffen wäre. Eine Realisierung dieser Kompensationsmaßnahmen wäre nur schwer durchsetzbar. Die aus dem bis Ende 1990 laufenden Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse belegen diese Tatsache.

Hinsichtlich der Eingriffe in die Bewirtschaftung der Betriebe ist festzustellen, dass bei Variante 3 nur im Bereich Huntebrück - Ollen Flächenzerschneidungen auftreten. Auf der Brookseite (Varianten 4 und 5) verbleiben durch nahezu rechtwinkligem Flächenschnitt günstigere Restflächenzuschnitte wie auf der Lechterseite. Variante 1 verläuft teilweise parallel zum Doorgraben, so dass die Zerschneidungsschäden minimiert werden. In den anderen Bereichen sind die Zerschneidungsschäden geringer als bei Variante 2 mit ihrer geschwungenen Linienführung.

Die Varianten 2 und 4 schneiden aufgrund der Parallelführung zum vorhandenen Straßenzug in erheblichem Maße - insbesondere hofnahe - Wirtschaftsflächen von ihren landwirtschaftlichen Betrieben ab.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die geringsten Eingriffe in die landwirtschaftliche Struktur aufgrund der kürzesten Neubaustrecke die Variante 3 verzeichnet. Die Variante 1 greift dagegen nicht so gravierend in die Grünlandbereiche ein wie Variante 5. Die Varianten 2 und 4 sind aus landwirtschaftlicher Sicht sehr problematisch.

2.3.4.3.6 Wirtschaftlichkeitsbelange

Bedingt durch die Struktur des Planungsraumes ergeben sich keine gravierenden Unterschiede bei der Beurteilung der einzelnen Varianten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit. Hier bestimmt fast ausschließlich die Länge der Varianten die Kosten. Lediglich die Variante 3, die nur einen teilweisen Ausbau der vorhandenen B 212 vorsieht, ist dadurch erheblich kostengünstiger.

2.3.4.3.7 Zusammenfassende Bewertung der Trassenvarianten

Unter Berücksichtigung der vorstehenden abwägungsrelevanten Belange ist festzustellen, dass es keine geeignetere Variante als die Planfeststellungsvariante (Variante 1) gibt. Sie erzielt in fast allen Einzelkriterien gute Bewertungen. Die anderen Varianten fallen in der vergleichenden Bewertung zum Teil deutlich gegenüber dieser ab. Bei den verkehrlichen, agrarstrukturellen sowie den Umweltbelangen schneiden die nord-/östlichen Umfahrungsvarianten 1 bis 3 deutlich besser ab als die Süd-/ Westumgehungsvarianten 4 und 5, die somit bei der Variantenabwägung ausscheiden. Bei dem verbleibenden Variantenvergleich der Trassen 1 bis 3 untereinander ist die Variante 2 aus verkehrlichen (u.a. geringere Verkehrssicherheit aufgrund geschwungener Linienführung, höhere Kosten wg. längerer Strecke) sowie aus landwirtschaftlichen Gründen (Abtrennung der Betriebsflächen von den Betriebshöfen) die konfliktreichste und mithin ungeeignetste Variante.

Die Variante 3 („kleine Ortsumgehung“) ist wegen ihrer kurzen Streckenführung die Variante, die die geringsten Beeinträchtigungen bei den Belangen Umwelt, Agrarstruktur, Wasserwirtschaft und Wirtschaftlichkeit verursacht. Sie erzielt jedoch bei den Aspekten Siedlungsfunktion und Verkehr gegenüber der Variante 1 deutlich schlechtere Ergebnisse und ist zum Teil sogar ungeeignet (ungleiche Streckencharakteristik auf bzw. wegen kurzer anbaufreier Strecke). Den verkehrlichen Belangen misst die Planfeststellungsbehörde eine hohe Gewichtung bei. Die Trasse 1 kann nicht nur die Ortsdurchfahrt Berne sondern auch das Siedlungsband entlang der alten B 212 verkehrlich entlasten und kann somit den Planungszweck der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs am besten erfüllen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ist gemäß den vorstehenden Ausführungen zusammenfassend festzustellen, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor allen anderen Varianten zu geben ist.

2.3.4.4 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

2.3.4.4.1 Alternative Trassenführung im Bereich Huntebrück-Schlüte

Von seiten der Denkmalschutzbehörde und Einwendern ist zur Schonung von Baudenkmalen und zur Vermeidung der Überplanung und Abrisses eines Wohnhauses eine Trassenänderung bzw. -verschiebung der B 212 n im Streckenbereich Huntebrück-Schlüte angeregt bzw. gefordert worden.

Die Planfeststellungsbehörde verweist zunächst auf die Ausführungen unter vorstehender Ziffer 2.3.4 dieses Beschlusses hinsichtlich der vergleichenden Bewertung der untersuchten Trassenvarianten. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor allen anderen Varianten zu geben ist. Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus auch geprüft, ob zur Vermeidung der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Betroffenheiten im Rahmen der Feintrassierung eine andere Streckenführung der B 212 n im Bereich Huntebrück-Schlüte-B 74 möglich wäre.

Die Linienführung ist im Bereich Huntebrück/Schlüte von Nordwesten kommend zunächst vorgegeben durch den Mindestabstand der neuen zur alten Huntebrücke von 35 m, um die Standsicherheit der vorhandenen Hubbrücke zu gewährleisten.



Andererseits soll dieser Abstand so klein wie möglich sein, um in der Randlage der ehemaligen Mülldeponie nördlich der Hunte zu bleiben. Des Weiteren wird dann für den ersten Schnittpunkt der B 212 n mit der vorhandenen B 212 die große Baulücke östlich des Schützenhofes Huntebrück genutzt. Eine weiter nördlichere Führung würde einen erheblichen Eingriff in die vorhandene Bausubstanz an der Nordseite der B 212 - Schlüter-Straße zur Folge haben und auch einer optimierten Linienführung im weiteren Verlauf der B 212 n entgegenstehen. Dieser weitere Verlauf mit dem zweiten Schnittpunkt B 212 n/B 212 alt im Bereich des Wohnhauses „Schlüter Str. 59“ orientiert sich daran, einerseits auf die landwirtschaftlichen Strukturen und Bewirtschaftungsverhältnisse nördlich der Ortschaft Berne Rücksicht zu nehmen (möglichst weite nördliche Führung), andererseits aber auch aus Gründen des Immissionsschutzes den Abstand zu den Wohngebieten Bettingbühren und Ranzenbüttel möglichst groß zu halten (möglichst weite südliche Führung). Aus diesen Randbedingungen und einzuhaltenden Trassierungsparametern ergibt sich die Linienführung im zweiten Schnittpunkt B 212 n/B 212 alt im Bereich des betroffenen Wohnhauses.

Die Trassenführung in diesem Streckenbereich ist somit an bestimmte Zwangspunkte gebunden, wie die neue Hubbrücke, den landwirtschaftlichen Betrieb nördlich der Ollen, das Siedlungsgebiet Ranzenbüttel und den Kreuzungspunkt mit der B 74. Die Trassenführung ist im Ergebnis ein Kompromiss unter Berücksichtigung verschiedener Interessenlagen. Wegen straßenbaulicher Trassierungselemente ist es nicht möglich, die Trasse anhand dieser Zwangspunkte so zu führen, dass überhaupt kein Haus hätte überbaut werden müssen, weil es auch keine Baulücke im Bereich der alten Bundesstraße gibt. Eine Alternative wäre lediglich eine gleichartige Beeinträchtigung anderer Wohnhäuser.

Zusammenfassend drängt sich der Planfeststellungsbehörde auch im Rahmen der Feintrassierung im Streckenbereich Huntebrück-Schlüte keine andere vorzugswürdigere Trassenführung auf.

2.3.5 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele (vgl. §§ 1, 2 NNatG) unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkon-



flikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97, 329).

Die Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Wesermarsch) hat eine gutachtliche Stellungnahme nach § 14 NNatG abgegeben. Das Benehmen ist hergestellt worden.

2.3.5.1 Verbote (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, NSG, LSG, Wallhecken, sonstige Schutzgebiete)

Das vorgesehene Brückenbauwerk BAR 1 (Neubau einer Klappbrücke, lfd. Nr. 1.10 des Bauwerkverzeichnis) überspannt die Hunte und damit das nachträglich gemeldete FFH-Gebiet 2716-331 Mittlere und Untere Hunte (mit Barneführer Holz und Schreensmoor). Die Vorhabenträgerin ließ hierzu eine Unterlage zur Prüfung der Verträglichkeit mit Natura 2000 gem. § 34 BNatSchG erstellen. Ergebnis dieser Vorprüfung ist, dass das Vorhaben „Neubau der Bundesstraße 212 n“ nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungszielen maßgeblichen Bestandteilen führt. Lediglich unter Vorsorgegesichtspunkten wird gefordert, die Brückenbauarbeiten im Gewässerbereich nach Möglichkeit außerhalb der Hauptwanderzeit der Flussneunaugen, also im Zeitraum März - April zu planen. Der Landkreis Wesermarsch erwartet im Übrigen keine nachteiligen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet.

Der vorgelegten Unterlage zur Prüfung der Verträglichkeit mit Natura 2000 gem. § 34 BNatSchG folgt die Planfeststellungsbehörde. Darin ist jedoch als Prämisse vorgesehen, die derzeit bestehende Hubbrücke über die Hunte abzubauen. Wegen des bestehenden Vorbehaltes hinsichtlich des Abrisses der bestehenden Huntebrücke ist ungewiss, ob die Huntebrücke tatsächlich abgerissen wird. Dies wirkt sich jedoch auf das Ergebnis der Unterlage kaum aus. Die Planfeststellungsbehörde greift jedoch die Forderung auf, aus Vorsorgegesichtspunkten ein Verbot der Brückenbauarbeiten im Gewässerbereich während der Hauptwanderzeit der Flussneunaugen, also während der Monate März und April auszusprechen (s. hierzu Auflage 1.3.2.7).

2.3.5.2 Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des §§ 7 ff NNatG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen.

Gem. § 19 Abs. 3 BNatSchG und § 11 NNatG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen bzw. in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Gem. § 11 NNatG gilt diese Regelung auch, allerdings nur bis zu der Feststellung, dass die Beeinträchtigungen nicht ausgleichbar i. S. d § 10 NNatG sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach § 12 NNatG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357).

In Abschnitt 9 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Auf der Basis der vorliegenden naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gegebenheiten sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig. Im Einzelnen hatte die Anwendung der Eingriffsregelung der §§ 7 ff NNatG folgende Ergebnisse:

2.3.5.2.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 8 NNatG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot somit zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist. Er bedarf vielmehr der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt gerade nicht die Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insoweit wird auf den Variantenvergleich und die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12) verwiesen.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 zum festgestellten Plan) beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft jedoch nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97,329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das



Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch zumutbaren Aufwand nicht weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen bzw. mit den z. T. durch Deckblätter geänderten Planunterlagen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz sind im LBP vorgesehen bzw. durch Nebenbestimmungen abgesichert:

- Die Brückenbauwerke an Hunte, Unterer Ollen und Motzener Kanal erhalten eine möglichst große lichte Weite, um ihre Durchlässigkeit für Tiere zu erhöhen.
- Die Gradienten der B 212 n wird zur Minimierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes so niedrig wie möglich gehalten (auch bei den Überführungsbauwerken).
- Die B 212 n wird im Bereich Huntebrücker Hellmer nach Norden geschoben, um Beeinträchtigungen des südlich angrenzenden Wiesenvogellebensraumes zu minimieren.
- Die Bettingbührener Straße wird auf der Westseite der vorhandenen Trasse überführt, um den Verlust von Gehölzen und wertvollen Pflanzen zu minimieren.
- Die Kreuzung B 212 n / B 74 wird in Form eines Kreisverkehrsplatzes gestaltet, um eine geringere Flächeninanspruchnahme zu erzielen und gleichzeitig die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu minimieren.
- In den Bereichen der Überführungsbauwerke ist die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen vorgesehen. Es handelt sich um 6.985 m² Intensivgrünland der Marschen und Grünlandansaat sowie 472 m² Marschgräben mit hoher, mittlerer und geringer Lebensraumbedeutung (K. Nr. K 18). Diese Bereiche können durch Sandvorschüttung, Baubetrieb und Schadstoffeinträge (Baustellenfahrzeuge, Baumaterialien) erheblich geschädigt werden. Die Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen werden jedoch auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert und möglichst in Bereichen mit geringer Lebensraumbedeutung realisiert. Der Sanddamm wird im „Über-Kopf-Verfahren“ geschüttet. Da sämtliche Transporte über den Damm erfolgen, sind gesonderte Baustraßen nicht erforderlich. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.
- Der Schutz von zwei durch Bauarbeiten gefährdeter landschaftsbildprägender Bäume wird durch die Anwendung der DIN 18920 und RAS-LP4 (M. Nrn. S 4.3) bzw. weitere schützenswerte Bäume, Gehölze und Biotope jeweils durch einen festen Bauzaun gewährleistet (M. Nrn. S 4.1, S 4.2, S 4.4 - S 4.10 sowie M. Nr. S14).
- Rodungsarbeiten werden nicht in der Zeit vom 01. März bis 30. September durchgeführt, bei Bäumen mit Horsten nicht in der Zeit vom 01. Februar bis 30. September.



- Soweit Gräben überschüttet werden, sind die Gewässerabschnitte schonend zu verfüllen, um bewegungsfähigen Organismen die Flucht zu ermöglichen. Die Durchführung ist während der Winterruhe ausgeschlossen.
- Auf gesamter Länge der Trasse wird eine Röhrichtberme angelegt. Beeinträchtigungen des Bodens durch Schadstoffe liegen überwiegend im Bereich dieser Straßenseitenraumgestaltung (ca. 10 m beidseitig der B 212 n). Die Anlage eines Landschaftswalls auf einer Länge von ca. 430 m westlich der B 74 nahe der Siedlung Ranzenbüttel vermindert zudem die Ausbreitungsentfernung der emittierten Schadstoffe.
- Eine 2 m breite und 0,3 m tiefe Mulde entlang der B 212 n nimmt die Fahrbahnabwässer auf, wo sie teilweise versickern bzw. verdunsten. Die Anlage eines rd. 2 m breiten Röhrichtstreifen nimmt darüber hinaus bei Starkregenereignissen das überlaufende Wasser auf und führt es in das Grabensystem, wobei ein Teil der Schadstoffe im Bereich des Röhrichtstreifens ausgefiltert wird (Schwebstoffe). Organische Stoffe (Öle) werden im belebten Oberboden der Böschungen und Entwässerungsmulden durch mikrobiellen Abbau reduziert.

Es verbleiben allerdings auch nach Realisierung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

2.3.5.2.2 Ausgleichsmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 10 NNatG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.92, NVwZ 93, 565 und Urteil v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen vor, die teilweise durch Nebenbestimmungen abgesichert werden:

Lebensräume/Lebensgemeinschaften

- Durch den Bau der B 212 n gehen 0,18 ha Gehölze mit mittlerer bis hoher Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und 35 Einzelbäume $\varnothing > 0,5$ m verloren. Hierbei handelt es sich fast ausschließlich um straßenbegleitende Gehölzbestände an der bestehenden B 212. Dies führt auch zum Verlust von Biotopverbundfunktionen und von Leitlinien für Tiere in der Landschaft. Zum Ausgleich hierfür sind auf den entsiegelten Flächen der B 212 die Pflanzung von 179 Laubbäumen, zwischen der L 865 und Hunte die Pflanzung von 37 Eichen sowie im Bereich zwischen Hunte und dem Ortseingang Berne die Pflanzung von 142 Eichen vorgesehen. Weiterhin sollen 0,63 ha Gehölzpflanzungen angelegt werden.
- Südlich der Hunte wird eine 0,53 ha große Obstwiese mit z.T. altem Baumbestand überbaut. Dies führt auch zum Verlust von Biotopverbund- und Trittsteinfunktionen für Tiere in der Landschaft. Zum Ausgleich hierfür ist die Anlage neuer Obstwiesen auf dem Teil der lediglich vorübergehend in Anspruch genommenen ehemaligen Obstwiesenfläche als auch auf einer Restfläche in Schlüte vorgesehen (0,23 ha, und 0,31 ha).



- Durch Überbauung gehen insgesamt 9,87 ha Grünland mit mittlerer bis hoher Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere verloren. Darüber hinaus werden die an die Bundesstraße B 212 n angrenzenden Grünlandlebensräume durch Immissionen beeinträchtigt. Zum Ausgleich hierfür sieht der LBP die teilweise extensive Nutzung von insgesamt 135 ha Grünland bei Hiddigwarden und am Motzener Kanal genutztes Grünland vor (M. Nrn. A 13.1, A 14.1). Durch geringere Stoffeinträge aus der landwirtschaftlichen Nutzung und spätere Mahdtermine wird der Grünlandlebensraum aufgewertet.
- Auf den Böschungsflächen der Bundesstraßen B 212 und B 74, entlang von Wegen und beidseitig der „Untere Ollen“ werden 0,8 ha halbruderale Gras- und Staudenfluren mit mittlerer bis hoher Lebensraumbedeutung vernichtet (K. Nrn. K 7.1 bis K 7.8). Zum Ausgleich hierfür sollen auf den entsiegelten Flächen der Bundesstraße B 212 und des Bettingbührener Straße artenreiche Gras- und Staudenfluren entwickelt werden (1,15 ha; M. Nrn. A 11.1 - A 11.3). Die entsiegelten Restfläche der Warflether Hellmer sowie eine Fläche im Kreuzungsbereich B 212/B 212 n bleiben der Sukzession überlassen (M. Nr. A 10.1 und A 10.2, 0,17 ha).
- Im Bereich des Trassenkörpers gehen durch Überschüttung 3,51 ha Gräben mit mittlerer bis sehr hoher Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere verloren (K. Nrn. K 8.1 bis K 8.3). Als Ausgleich hierfür soll laut LBP auf der Fläche zwischen Doorgraben und B 212 n auf einer Länge von 3,8 km eine ca. 20 m breite feuchte Berme angelegt werden (unterschiedliche Wasserstände durch Ausschleichen von Mulden, Initialpflanzung von Röhricht, Entwicklung feuchter Hochstaudenfluren, 8,74 ha M. Nr. E 9.8), sodass dort eine besondere Bedeutung für Pflanzen und Tiere entstehen kann. Die Gräben (ca. 3000 lfm) im Bereich der Ausgleichsflächen Motzener Kanal und bei Hiddigwarden sollen mittels reduziertem Stoffeintrag und Wasserstandsregulierung in ihrer Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere ebenfalls aufgewertet werden (M. Nrn. A 13.2 und A. 14.2).
- Am südlichen Hunteufer und an den Fischteichen westlich von Huntebrück gehen 0,1 ha Röhricht mit sehr hoher Lebensraumbedeutung verloren (K. Nrn. K 9.1 und K 9.2). Die Röhrichtflächen liegen an der B 212. Der Ausgleich soll hier durch die Anlegung einer Röhrichtfläche von 0,83 ha (Initialpflanzung) am Schlüter Tief erfolgen (M. Nr. A 9.2).
- Beeinträchtigt werden Lebensräume mit landesweiter Bedeutung für die Avifauna durch Lärmimmissionen. Hiervon sind folgende Räume betroffen:
 - K 10.1 Abschnitt 1 westlich Berne: 3 betroffene Brutpaare
 - K 10.2 Abschnitt 2 östlich von Bettingbühren: 4 betroffene Brutpaare
 - K 10.3 Abschnitt 3 östlich Kläranlage Ranzenbüttel: 19 betroffene Brutpaare
 - K 10.4 Abschnitt 4 nordwestlich Motzener Kanal: 8 betroffene Brutpaare
 - K 10.5 Abschnitt 5 südöstlich Motzener Kanal: 6 betroffene Brutpaare

Für Überführungsbauwerke im Umfeld der Trasse wird ein Aufschlag von 5 % angenommen, sodass von 42 betroffenen Brutpaaren auszugehen ist (K. Nrn. K 10.1 bis K 10.5).

In unmittelbarer Umgebung der vom Eingriff betroffenen Brutgebiete befinden sich nicht genügend Kompensationsflächen. Deshalb befürworten ebenfalls die Vertreter der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wesermarsch, land-

schaftspflegerische Maßnahmen zur Erhöhung des Bruterfolges auch innerhalb vorhandener Brutgebiete vorzusehen. Die für die Kompensation der o.g. Beeinträchtigungen geeigneten Flächen sind am Motzener Kanal (Teilgebiet 1a, M. Nrn. A13.1 bis A13.3) und bei Hiddigwarden (Teilgebiet 1b, M. Nrn. A14.1 bis A14.3) vorgesehen. Damit soll eine Dichte von 0,5 Brutpaaren pro ha erreicht werden. Diese Dichte leitet sich aus den avifaunistischen Kartierungen zur OU Berne ab (HERTRAMPF 1999). Obwohl Flächen mit einer bestehenden Dichte über 0,5 BP/ha nicht im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung aufgewertet werden können, werden einige Flächen mit einem derzeitigen Besatz > 0,5 BP/ha in die Maßnahmenplanung aufgenommen werden. Hierfür spricht, dass sie der großräumigen Vernetzung aufgewerteter Wiesenvogellebensräume dienen und auf ihnen der Bruterfolg durch reduzierte Bewirtschaftungsintensitäten und geänderte Wasserhaltung optimiert werden kann.

Im Zuge der Ausgleichsflächen bei Hiddigwarden und am Motzener Kanal sollen 135,33 ha Lebensräume für Vögel aufgewertet werden (Grünlandextensivierung, Wasserhaltung, Entfernung von Gehölzen, M. Nrn. A 13.1 bis A 13.3, A 14.1 bis A 14.3).

- Der B 212 n wird vor allem im westlichen Abschnitt des Vorhabens von der Hunte bis zum Doorgraben die Lebensräume bodengebundener Tiere zerschneiden (K. Nr. 11). Dies bewirkt die Trennung saisonal unterschiedlicher Lebensräume oder Unterbrechung von Wildwechseln, Trennung von Flächen mit Biotopverbundfunktion und Verlust querender Tiere durch den Straßenverkehr. Im parallelen Verlauf zum Doorgraben sind die allgemeinen Zerschneidungseffekte hingegen reduziert, da der Doorgraben bereits heute als deutliche Trennlinie für bodengebundene Tiere und für Pflanzen wirkt. Als teilweiser Ausgleich hierfür ist vorgesehen, beiderseits B 212 n eine Röhrichtberme anzulegen, die sich positiv auf die Vernetzung von Lebensräumen bodengebundener Tiere auswirken kann (2,0 ha; M. Nrn. A 9.1, A 9.4).
- Durch den Bau des Wirtschaftsweges entlang der Lechter Straße und der neuen Hannöverschen Hellmer gehen 49 Laubbäume verloren. Dieser Verlust wird durch Gehölzpflanzungen ausgeglichen. Insgesamt werden 7.400 m² Strauchgehölze (M. Nr. A 20.1) und 50 Einzelbäume (M. Nr. A 20.2) neu gepflanzt.
- Durch Überbauung gehen insgesamt 1.870 m² halbruderale Gras- und Staudenfluren mit mittlerer Lebensraumbedeutung verloren (K. Nr. 25). Zudem werden im Bereich der Grasflur an der Kläranlage wegebegleitende Grasfluren mit Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten überbaut (K. Nr. K 24). Zum Ausgleich hierfür werden auf den neu geschaffenen Böschungen am Überführungsbauwerk Hannöverscher Hellmer auf 5.100 m² artenreiche Gras- und Staudenfluren entwickelt (M. Nr. G 17).
- Die Planung sieht weiterhin den Verlust von 5.390 m² Grünland mit hoher Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere im gesamten Planungsgebiet vor. Als Ausgleich hierfür werden zu dem ausgebauten Hannöverschen Hellmer artenreiche Gras- und Staudenflure auf einer Fläche von 1.200 m² entwickelt (M. Nr. A 20.2). Daneben wird eine derzeit intensiv genutzte Grünlandfläche von 17.300 m² extensiviert (M. Nr. E 21).



- Der Bau der B 212 n hat den Verlust von 5.160 m² Marschgräben mit hoher Lebensraumbedeutung (K. Nr. K 27) sowie den Verlust von 2.870 m² Marschgräben mit mittlerer Lebensraumbedeutung (K. Nr. K 28) zur Folge. Als Ausgleich hierfür sieht der LBP die Anlegung sowie die extensive Pflege neuer Gräben entlang der neu zubauenden Anbindung des Hannöverschen Hellmes vor. Zudem sollen im Bereich des Überführungsbauwerkes bei Bau km 6+614 und südlich davon bis zur Lechter Straße die Gräben abschnittsweise naturnah profiliert (Uferabflachung/-aufweitung) werden (M. Nr. A 18).

Boden

- Von den direkt beanspruchten Grundflächen sollen insgesamt rd. 52 ha überbaut werden. Davon werden ca. 10 ha versiegelt und somit dauerhaft allen Funktionen des belebten Oberbodens entzogen (K. Nr. K 2 und K. Nr. K 21). 39,53 ha Boden werden durch die Baumaßnahme überschüttet und bleibend beansprucht (K. Nr. K 2; Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus im Bereich von Bermen, Böschungen, Straßenseitegräben etc.). Zudem wird auf einer Fläche von 30.800 m² der Boden abgeschoben, umgelagert und teilweise angedeckt. Als Ausgleich ist vorgesehen, ca. 3 ha Straßenfläche (B 212, B 74, Wirtschaftswege, Wirtschaftsweg zum Motzener Kanal, M. Nr. A 19) zu entsiegeln (M. Nrn. A 7.1 bis A 7.8). Das anfallende Material wird – soweit möglich – aufbereitet und für den Straßenbau verwendet oder schadlos entsorgt. Zudem sollen durch Extensivierung von 71,81 ha Grünlandflächen beiderseits des Motzener Kanals Böden aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung genommen und damit die Stoffeinträge in den Boden reduziert werden (M. Nr. A 13.1).
- Als betriebsbedingte Auswirkung ist der Schadstoffeintrag aus Verbrennungsmotoren, Reifenabrieb, Bremsbelägen etc. im trassennahen Bereich zu erwarten (K. Nr. K 3). Der angrenzende Fahrbahnstreifen bis zu 25 m wird mit Schwermetallen belastet. In der Ausgleichsfläche Ib bei Hiddigwarden - Doorgraben werden 68,6 ha Grünlandflächen extensiviert (M. Nr. A 14.1). Damit reduziert sich der Stoffeintrag aus der landwirtschaftlichen Nutzung und der Boden wird aufgewertet.

Wasserhaushalt

- Die Filterwirkung des Bodens (im Plangebiet hoch) und die Grundwasserneubildung wird auf einer Fläche von ca. 10 ha durch Neuversiegelung bleibend in der Funktion gestört (K. Nr. K 1 und K. Nr. K 19). Zum Ausgleich werden ca. 3 ha Straßenfläche entsiegelt (M. Nrn. A 7.1 bis 7.8 und M. Nr. A 19). Das anfallende Material wird aufbereitet und für den Straßenbau verwendet oder schadlos entsorgt.
- Durch Extensivierung von 68,6 ha Grünland in der Ausgleichsfläche Ib bei Hiddigwarden - Doorgraben (M. Nr. 14.1) werden die Stoffeinträge aus dem Kfz-Verkehr (Öle, Schwermetalle, Reifenabrieb etc.) in das Grund- und Oberflächenwasser aus der landwirtschaftlichen Nutzung reduziert.
- Durch den Bau der B 212 n werden 4,41 ha Entwässerungsgräben abschnittsweise verfüllt. Die Überschüttung hat den Verlust von Gräben mit besonderer Bedeutung für den Wasserhaushalt zur Folge. Zum Ausgleich hierfür werden im Bereich

der neu anzulegenden Röhrichtfläche am Doorgraben durch das abschnittsweise Abschieben des Oberbodens bis zu 0,5 m Tiefe Blänken und somit neue Retentionsräume geschaffen (M. Nr. E 9.8, Gesamtgröße der Fläche 8,74 ha). Daneben werden entlang der neu anzulegenden Wirtschaftswege neue Entwässerungsgräben gebaut (M. Nr. A 18).

Landschaftsbild/Erholungseignung

- Die Raum- und Sichtbeziehungen innerhalb des Landschaftsbildes Bernes und Umgebung werden durch die B 212 n sowie durch die Brückenüberführungsbauwerke teilweise empfindlich gestört. Als Ausgleich sind zwischen Baubeginn und B 74 auf den Dammböschungen der Überführungsbauwerke und der B 212 n sowie in den Anschlussohren Strauchpflanzungen vorgesehen (M. Nrn. A 5.1 bis A 5.6 und M. Nr. a 20.1). Die Trasse wird darüber hinaus durch folgende Maßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden: Anlage einer überwiegend beidseitigen Röhrichtberme entlang der gesamten Trasse (M. Nrn. A 9.1, A 9.4, E 9.8) sowie die Pflanzung von Laubbäumen auf den entsiegelten Flächen der B 212 (M. Nrn. A 8.1, A 8.2).
- Durch den Bau der B 212 n gehen überwiegend auf den Böschungsflächen der B 212, der B 74 und der kreuzenden Wege landschaftsbildprägende Gehölze verloren (insgesamt 85 Einzelbäume, K. Nrn. K 16.1 bis K 16.4). Zum Ausgleich hierfür werden durch die Pflanzung von Laubbäumen zwischen der Hunte und Berne neue landschaftsbildprägende Strukturen geschaffen (142 Bäume; M. Nr. A 8.2).
- Als Folge des Baus des neuen Hannöverschen Hellmers werden parallel zu einem vorhandene Wirtschaftsweg Einzelbäume mit landschaftsprägender Funktion verloren (K. Nr. K 30). Zum Ausgleich werden zur neugebauten Hannöverschen Hellmer Einzelbäume gepflanzt (M. nr. A 20.2).

Zusammengefasst stellen die vorgenannten Maßnahmen den Ausgleich dar von:

- die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus im Bereich von Böschungen, Anschlussohren etc. (K. Nr. K 2),
- die Anreicherung betriebsbedingter Schadstoffe in Boden, Luft, Grund- und Oberflächenwasser (K. Nr. K 3),
- die Zerstörung und Beeinträchtigung von:
 - Lebensräumen mit landesweiter Bedeutung für seltene Brutvögel im Trassenbereich durch erhöhte Lärmimmissionen in der freien Landschaft (K. Nrn. K 10.1 - K 10.5),
 - Lebensräumen für Pflanzen und Tiere:
Gehölzen (K. Nrn. K 5.1 - K 5.9), Ruderalflächen (K. Nrn. K 7.1 - K 7.8), Grünland (K. Nrn. K 6.1 - K 6.9), Röhricht (K. Nrn. K 9.1, K 9.2),
 - Zerschneidung und Überbauung von Grabenabschnitten (K. Nrn. K 8.1 - K 8.3, K 14),
 - Beeinträchtigung der Unteren Ollen durch Querungsbauwerke (K. Nr. K 12.1).
- die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds (K. Nrn. K 13, K 15) und
- den Verlust landschaftsbildprägender Strukturen (K. Nrn. K 16.1 - K 16.3),
- den Verlust wegebegleitender Gehölze (K. Nr. K 23),



- den Verlust wegebegleitender halbruderaler Gras- und Staudenfluren (K. Nrn. K 24 und K 25),
- den Verlust von Grünland (K. Nr. K 26) und
- den Verlust von Marschengräben (K. Nrn. K 21, K 27, K 28).

Nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff allerdings noch nicht vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtlichen Abwägung (§ 11 NNatG) vorzunehmen ist und (ggf.) Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind.

Nicht bzw. nur unvollständig ausgeglichen werden folgenden Beeinträchtigungen:

- die Versiegelung von Flächen mit Verlust von belebtem Oberboden (K. Nr. K 2 und K 21),
- die Beeinträchtigung des Motzener Kanals als Lebensraum von Tieren (K. Nr. K 12.2) und
- die Zerschneidung von Lebensräumen bodengebundener Tiere (K. Nr. K 11).

2.3.5.2.3 Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 10 NNatG ausgeglichen werden können, so ist gemäß § 11 NNatG der Eingriff unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen.

Von dieser spezifischen (bipolaren) Abwägung ist die allgemeine fachplanerische Abwägung zu unterscheiden, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung und die Erheblichkeit der zu erwartenden Eingriffe, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass gemäß § 11 NNatG die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Wege der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range zurückstehen. Das öffentliche Interesse an einer Realisierung der Maßnahme zum Zwecke der Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 212 (vgl. Abschnitt 2.3.3) überwiegt hier die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.

Aus der beschriebenen (teilweisen) Nichtausgleichbarkeit des Eingriffs resultiert gemäß § 12 NNatG die Notwendigkeit zur Ausweisung der in den festgestellten Plänen dargestellten und beschriebenen Ersatzmaßnahmen.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ersatzmaßnahmen vor:

Lebensräume/Lebensgemeinschaften

- Als Ersatz für die Zerschneidung der Lebensräume von Tieren ist die Grünlandextensivierung im Bereich der Ausgleichsflächen am Motzener Kanal und Hiddigwarden vorgesehen. Sie dient ebenfalls der großflächigen Vernetzung von Lebensräumen, insbesondere wertvoller Wiesenvogellebensräume (M. Nrn. A 13.1

und A 13.2, A 14.1 und A 14.2, A 19, A 20 und E 21). Gleichzeitig dienen diese Flächen dem Teilausgleich für die Beeinträchtigung von Vogellebensräumen.

- Mit weiteren landschaftspflegerischen Maßnahmen wie dem Herausnehmen von Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung zur Anlage von Retentionsraum (M. Nr. E 9.8) und der Uferrandgestaltung am Doorgraben (M. Nr. A 12) werden die betroffenen Werte und Funktionen des Naturhaushaltes in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt.
- Die B 212 n wird die Fließgewässer Untere Ollen und Motzener Kanal durch Brückenbauwerke queren. Damit werden die Fließgewässer als Lebensraum von Tieren durch Beschattung, Uferverbau und Änderung der Gewässermorphologie beeinträchtigt (K. Nr. K 12). Die hierfür vorgesehen Uferrandgestaltung am westlichen Ufer des Doorgrabens auf einer Länge von 3,8 km in Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband (M. Nr. A 12). Die Uferzonen werden abgeflacht und mit wechselnden Neigungsverhältnissen versehen, sodass sich ein vielfältiger Lebensraum entwickeln kann.

Boden

Als Ersatz für die Versiegelung des Bodens (ausreichend entsiegelbare Flächen stehen zum Ausgleich nicht zur Verfügung) wird die Fläche zwischen Doorgraben und B 212 n sowie Intensivgründland beiderseits der Überführung des Hannöverschen Hellmers aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen (M. Nr. A20). Auf der zu erst genannten Fläche wird zudem Röhricht entwickelt (Initialpflanzung auf ca. 10 % der Gesamtfläche; M. Nr. E 9.8, 8,74 ha). Auf der zweiten Fläche werden weitgehend Gehölze gepflanzt. Schließlich wird am Motzener Kanal eine derzeit intensiv genutzte Gründlandfläche extensiviert (M. Nr. E 21). Insgesamt werden die Stoffeinträge in den Boden reduziert.

2.3.5.2.4 Bilanzierung

Siehe hierzu Abschnitt 12.1.2, Kap. 10 (Kapitel 7 im Änderungsverfahren) („Gegenüberstellung von Eingriffsfolgen und Kompensationsmaßnahmen/Erläuterung der landschaftspflegerischen Maßnahmen) des Landschaftspflegerischen Begleitplanes:

Diese Zusammenstellung wurde im Anhörungsverfahren im Hinblick auf die naturschutzfachliche Eignung der Kompensationsmaßnahmen nicht angezweifelt. Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Bilanzierung sachgerecht und vollständig, sie wurde allerdings aufgrund der Planänderung im Hinblick auf eine nachvollziehbare Darstellung vom Antragsteller nochmals überarbeitet, der Planfeststellungsbehörde vorgelegt und hier abschließend geprüft.

Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.

2.3.5.2.5 Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

Im Hinblick auf die Belange von Natur und Landschaft und der durch den Bau der B 212 n zu erwartenden Beeinträchtigungen sind im Verfahren in vielen Einwendungen naturschutzfachliche / -rechtliche Bedenken und Hinweise vorgetragen worden. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen umfassend geprüft, bewertet, im

Planfeststellungsbeschluss dargelegt und beantwortet (vgl. Abschnitte 2 und 3 dieses Beschlusses).

Im Ergebnis sind aufgrund einzelner Einwendungen die Pläne überarbeitet worden und es wurden Nebenbestimmungen von der Planfeststellungsbehörde festgelegt; hiermit wird eine inhaltliche und zeitliche Konkretisierung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen bewirkt.

Vornehmlich hat die Kompensationsmaßnahme (Ausgleichsmaßnahmen am Motzener Kanal (Teilgebiet 1a, M. Nrn. A 13.1 bis A 13.3) und bei Hiddigwarden (Teilgebiet 1b, M. Nrn. A 14.1 bis A 14.3)) Kritik erfahren.

Mehrfach wurde deren Verlegung an eine andere Stelle gefordert. Dem kann nicht gefolgt werden:

Durch die Baumaßnahme wird ein Lebensraum mit landesweiter Bedeutung für die Avifauna, insbesondere für die in diesem Bereich vorkommenden Wiesenvögel als Teil der Vogelmenschen durch Lärmimmissionen und Beunruhigung betroffen. Die Wiesenbrüter und vor allem die Uferschnepfe als besonders störepfindliche Leitart mit hohem Vorkommen in den beeinträchtigten Gebieten reagieren besonders empfindlich auf die von Straßen ausgehenden Beeinträchtigungen.

Neuere niederländische Studien (REIJNEN, FOPPEN & MEEUWSEN 1996) belegen eine Störwirkung, deren prozentualer Populationsverlust in einem Gebiet gemessen in der geschätzten Dichteminderung für drei Zonen entlang von Straßen ermittelt wurde: 0 - 100 m, bis 500 m, bis 1.500 m.

Die größte Distanz (1.500 m) berücksichtigt dabei die Dichteminderung der Brutvorkommen von Uferschnepfen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Bedenken, wenn der LBP diese Zonen bei der Eingriffsermittlung zum Neubau der B 212 n entsprechend berücksichtigt, wobei die Beeinträchtigungsintensität im unmittelbaren Nahbereich der geplanten Trasse noch einmal unterteilt wurde (0 - 50 m und 50 - 100 m).

Weiterhin finden sich Angaben bei REIJNEN, FOPPEN & MEEUWSEN (1996) und REIJNEN, VEENBAAS & FOPPEN (1995) zu prozentualen Funktionsverlusten in Abhängigkeit zur Distanz zum Fahrbahnrand. Hiernach ist - je nach Verkehrsbelastung - ein Funktionsverlust vorgesehen:

- zwischen 0 bis 100 m bei 42 % bis 55%,
- zwischen 100 m und 500 m bei 25 % und
- zwischen 500 m und 1.500 m bei 0 % bis 4 %.

Legt man das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die B 212 n zu Grunde, können anknüpfend an die o.g. Untersuchungen nachfolgend aufgeführte Beeinträchtigungszonen der betroffenen Brutgebiete mit landesweiter Bedeutung abgegrenzt werden:

| <u>Abstand zum Trassenrand</u> | <u>Funktionsverlust</u> |
|--------------------------------|-------------------------|
| bis 50 m | 100 % |
| 50 m bis 100 m | 50 % |

| | |
|-------------------|------|
| 100 m bis 500 m | 25 % |
| 500 m bis 1.500 m | 2 % |

Aus den festgestellten gerundeten Flächengrößen, den Siedlungsdichten der Brutvögel und den zugeordneten Funktionsverlusten konnte die jeweilige Anzahl der vom Eingriff betroffenen Brutpaare ermittelt werden. Die Vorgehensweise zur Ermittlung der Beeinträchtigungsintensitäten avifaunistischer Lebensgemeinschaften wurde im Zuge der Arbeitskreissitzungen und gesonderten Abstimmungsterminen mit den Beteiligten abgestimmt (Naturschutzbehörden, Vertreter der Landwirtschaft, Gemeinde Berne).

Aus den vorgenannten Studien kann einerseits der Verlust an Wiesenvögeln entlang der geplanten Trasse abgelesen werden. Andererseits werden wichtige empirische Werte für den nötigen Abstand und die Größe der ausgesuchten Kompensationsflächen gewonnen. Aus dem Populationsverhalten der Wiesenvögel ergibt sich weiter, dass sie nicht einzeln sondern zu mehreren Brutpaaren auf einer entsprechend großen zusammenhängenden Fläche brüten.

Bei der Suche nach geeigneten Flächen war der Vorrang in Eingriffsnähe einzuräumen. Dabei sollten vorhandene Restpopulationen gestützt und attraktive Flächen in der Nähe dieser Restpopulationen geschaffen werden. Dem ist die Vorhabenträgerin mit der Ausweisung der vorgenannten Teilgebiete in überzeugender Weise nachgekommen. In mehreren Arbeitskreissitzungen, in denen neben der Vorhabenträgerin auch die untere Naturschutzbehörde sowie die Landwirtschaftskammer vertreten waren, wurden weitreichende Suchräume für ein entsprechend großes zusammenhängendes Gebiet festgelegt. Eine von der Landwirtschaftskammer durchgeführte Betroffenheitsanalyse bei den Landwirten ergab für die planfestgestellte Ausgleichsflächen am Motzener Kanal und Hiddigwarden die günstigste Prognose. Hinzu kam die Möglichkeit des Kaufs einer größeren zusammenhängenden Fläche einer Familie sowie der spätere Tausch mit Flächen einer anderen Familie.

Eine Verlegung einzelner Flächen kommt deshalb nicht Betracht, weil damit das Konzept der zusammenhängenden Flächen in Frage gestellt würde. Wegen des Populationsverhaltens der Wiesenvögel sowie der Anzahl der in diesem Gebiet vorkommenden Brutpaare bedarf es der Bildung einer größeren zusammenhängenden Einheit an der vorgesehenen Stelle.

Als nächsten Aspekt geriet die naturschutzrechtliche Ausgleichsplanung in die Kritik: Die Bewirtschaftungsauflagen, insbesondere das Beweidungsverbot für Schafe und Pferde, seien nicht plausibel und nachvollziehbar, der beabsichtigte Naturschutzzweck könne auch ohne diese Bewirtschaftungsauflagen erfüllt werden. In diesem Zusammenhang wurde der Antrag auf Benennung der Gutachter gestellt, die dieses naturschutzfachliche Ausgleichskonzept erstellt haben und auf welchen gemachten Erfahrungen es beruhe.

Eines Gutachtens bedarf es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht. Bereits im ergänzenden Erörterungstermin am 24.10.2006 führte die Vorhabenträgerin in überzeugender Weise deren Konzept zur naturschutzrechtlichen Ausgleichsplanung aus. Dieses Konzept basiert auf Erfahrungen von Projekten in der Wesermarsch sowie auf zahlreichen Studien: J. POSTMA, S. WETREINGS & G. R. FORTIUN: Evaluation zum

Symposium Perspektiven und Lösungsansätze für Landwirtschaft und Naturschutz in Wiesenvogelgebieten (Leeuwarden, Februar 2006, S. 102 ff.), HEINZ DÜTTMANN, Wiesenvögel und ihre Abhängigkeit von weiträumigen Extensivgrünland (in: Beilage zu *natur*, München Juli 1997), WEISS, MICHELS, JÖBGES und KETTRUP: Zum Erfolg im Feuchtwiesenschutzprogramm NRW – das Beispiel Wiesenvögel (in: LÖBF – Mitteilungen Nr. 3/1999, S. 14), KRÜGER und SÜDBECK: Wiesenvogelschutz in Niedersachsen (in: Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen, 2004 S. 90) sowie Biotope pflegen mit Schafen (Hrsg.: Auswertungs- und Informationsdienst für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten 1992).

Das Brutverhalten von Wiesenvögel hängt im Wesentlichen davon ab, inwieweit sie von März bis Juni gestört werden. Je weniger Störungen durch äußere Einflüsse zu erwarten sind, je günstiger fällt die Prognose aus. Als Störungen kommen sicherlich solche in Betracht, die von der geplanten B 212 n ausgehen werden. Daher wurden die Gebiete eher weiter von der Trasse gewählt.

Die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Flächen wirkt sich jedoch genauso wenn nicht sogar störender auf das Brutverhalten der Wiesenvögel aus. Als förderlich hat sich inzwischen erwiesen, wenn die Brut und Aufzucht der Küken in einer sicheren Umwelt stattfinden kann. Diese wird extrem begünstigt, wenn die Mahd beispielsweise bis zum Juni hinausgezögert wird. Genauso günstig wirkt es sich aus, wenn die Schafshaltung während dieser Zeit auf den Flächen ausgesetzt wird. Schafshaltung auf den planfestgestellten Ausgleichsflächen hätte zum Nachteil, dass durch sie Unruhe infolge ihres artspezifischen Bewegungsdranges erzeugen. Im Gegensatz zu Großweidentiere befinden sich deutlich mehr Beine auf der Weide, sodass das Risiko von Gelegeschäden erhöht ist. Beispielsweise wird der Bruterfolg der Wiesenvögel bei 2 Schafen/ha mit 70 -85 % angegeben, bei 6 Schafen/ha sinkt er hingegen bereits auf nur 40 – 65 %.

Ein weiteres Problem der Schafhaltung stellt die so Genannte „Nachtpferchung“ dar, bei der die Tiere über Nacht in einer Koppel zusammengetrieben werden. Die Folge daraus ist neben dem Unruhefaktor, der Überweidung der besonders starke Nährstoffeintrag durch das überwiegende Koten der Tiere zur Abend- und zur Nachtzeit.

Eines der Ziele ist es jedoch, den Nährstoffentzug zu fördern, sodass ein verzögerter und geringerer Gründlandaufwuchs stattfinden kann. Demzufolge müssen alle Flächen an das Grabensystem Anschluss haben, um eine bestimmte Befeuchtung der Flächen während der Brut- und Aufzuchszeit zu gewährleisten.

Aus diesem Grund wird auch die Kritik an der Vernässung der Flächen als Bewirtschaftungsauflagen zurückgewiesen. Aufgrund zahlreicher Studien ist nachweisbar, dass Wiesenvögel ihr Brutgebiet nach einem inneren „Habitatschema“ auswählen. Dies setzt sich auf angeborenen und erworbenen Merkmale zusammen. Evolutive Anpassung und individuelle Erfahrung optimieren das innere Schema auf Gebietsmerkmale, die möglichst hohen Fortpflanzungserfolg garantieren. Zu solchen Gebietsmerkmalen zählen in erster Linie eine hohe Bodenfeuchtigkeit wie auch eine genügend Deckung bietende Vegetation und ein günstiges Nahrungshabitat. Eine Entwässerung der Flächen hätte eine geradezu entgegengesetzte Wirkung. Nur eine entsprechende Feuchtigkeit der Flächen bietet die Gewähr dafür, dass sich die Wiesenvögel in den planfestgestellten Ausgleichsflächen brüten werden.

Die im Zusammenhang der Vernässung vorgetragene Befürchtung, die Wasseranstauungsmaßnahmen würde einen erhöhten Krankheits- und Parasitenbefall der Tiere zur Folge haben, wird nicht geteilt. Wie die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin am 11.07.2005 ausführte und auch von der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt wurde, ist eine solche Folge nicht zu erwarten. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an: Nicht die Grenzgräben werden angestaut, sondern nur im innenliegenden Kernbereich der Kompensationsflächen wird eine Wasserhaltung durch regelbare Bauwerke mit maximalen Stauhöhen von rd. 20 cm unter mittlerer Geländehöhe erfolgen. Die Wasserrückhaltung ist außerdem zeitlich befristet auf den Zeitraum Winter bis Frühjahr, eine Dauervernässung ist somit ausgeschlossen.

Die Anordnung der entsprechenden Auflagen erscheint daher notwendig, um den Zielen der Ausgleichsflächen gerecht zu werden.

Weiter wird die im Zusammenhang der Ausgleichsflächen vorgesehene Maßnahme angegriffen, dass Pappeln entlang des Motzener Kanals gefällt würden. Dem ist entgegen zu halten, dass die Wiesenvögel ein zusammenhängendes Bruthabitat benötigen, das gerade nicht durch größere Barrieren wie die Pappelreihen getrennt werden. Aus den vorliegenden Studien ist erkennbar, dass im Umfeld bis zu 300m von hohen Bäumen relativ wenig Brutplätze vorkommen. Zudem werden die Wiesenvögel dadurch vor Raubtiervögeln geschützt, die die hohen Pappeln als Ansitzmöglichkeiten nutzen.

2.3.6 Immissionen

2.3.6.1 Lärm

2.3.6.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschkombinationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche zum Schutze der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.6.1.2 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Die Forderung verschiedener Einwander, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine

Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissions**berechnung** auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl. 85, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind. Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw, also auf Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Die Prognose, die Verkehrsmengen im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten bzw. Maßnahmen gemäß dem vordringlichen Bedarf des gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sind berücksichtigt. Die Verkehrsprognose beruht auf einer Untersuchung des Ing. Büro Schubert, Hannover vom März 2004.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG v. 21.03.96, DVBl. 1996, 916).

Im Verfahren wurden die vom Büro für Lärmschutz vom 25.04.2004 vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es gibt daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

Auch die durch die Verkehrszählung 2005 gewonnenen Daten haben keinen erheblichen Einfluss auf die schallschutztechnischen Berechnungen. Hierzu wird verwiesen auf Ziffer 2.3.3.1.1.

2.3.6.1.3 Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96,1008; vom 22.9.1999, NVwZ 2000, 565 und vom 15.3.2000, DVBl 2000, 1342).

Die demzufolge vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dass die Kosten für passive Maßnah-

men und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktiver Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem extremen Missverhältnis ist das anders (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71,76).

Auf der anderen Seite kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu. Im Einzelnen ist von Gewicht, ob und in welchem Maße die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 16. BImSchV überschritten werden. Lässt sich selbst durch passive Maßnahmen kein Innenraumschutz erzielen, bei dem schädliche Umwelteinwirkungen in den Räumen vermieden werden (vgl. 24. BImSchV), sind aktive Schutzmaßnahmen immer verhältnismäßig. Des Weiteren ist die Zahl der Betroffenen bedeutsam.

Auch die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997, VkB1. S. 434) beschreibt unter Ziffer 12 die Verhältnismäßigkeitsprüfung. Die Richtlinie geht davon aus, dass die Umstände des jeweiligen Einzelfalles betrachtet werden müssen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktion, die Lage der Außenwohnbereiche (z.B. an der von der Straße abgewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die Zusatzbelastung aus der Baumaßnahme sein. U. a. wird auch darauf hingewiesen, dass es nicht allein auf den Vergleich der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen mit denen für passiven Lärmschutz ankommt. Nur soweit zwischen Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, d.h. der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht zu rechtfertigen ist, kann aktiver Lärmschutz zugunsten des passiven Lärmschutzes unterbleiben.

Die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien durchzuführende Prüfung hat folgendes ergeben:

Nur an einigen wenigen Gebäuden, die sich in unmittelbarer Nähe der B 212 n befinden, zeigen sich Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzen. Die Planfeststellungsbehörde stimmt der Vorhabenträgerin zu, wonach angesichts fehlender Überstandslängen und der erforderlichen Wandunterbrechungen für Zufahrten und Zugängen zu den Grundstücken kein aktiver Lärmschutz vorgesehen werden kann. Unterbrechungen des aktiven Lärmschutzes für Zufahrten und Zugängen hätten sogar zur Folge, dass der durch die Öffnung eintretende Lärm höher sein kann als wenn man auf aktiven Lärmschutz verzichtet. Zudem gestalten sich die Kosten aktiven Lärmschutzes deutlich höher als die Gewährung passiven Lärmschutzes; sie stehen damit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Daher wird in allen Fällen lediglich passiver Lärmschutz gewährt.

Die Planfeststellungsbehörde begrüßt den Vorschlag, im Bereich der Wohnbebauung B 212 n/ B 74 in Ranzenbüttel einen Landschaftswall vorzusehen. Obwohl an den Objekten 34 und 35 keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte ermittelt werden konnten, bewirkt der Landschaftswall hier eine Minderung des Lärms. Durch die Anlage

des Walles erfährt die dahinter liegende Bebauung eine zusätzliche Lärminderung. Der Wall dient somit als zusätzlicher Puffer.

2.3.6.2 Passiver Lärmschutz / Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In Unterlage 11 zu diesem Planfeststellungsbeschluss sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

2.3.6.3 Entschädigung für Außenwohnbereich

Überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV, so entsteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaeren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die in o. g. Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

- Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Der Bemessung der Entschädigung ist die VLärmSchR 97 (VkBl 1997, 434), Ziffer XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG Urteil vom 16.09.1993, DVBl 94, 338).
- Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen.
- Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.
- Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 19 a FStrG wird verwiesen.

Nach den Berechnungen in Unterlage 11 ergeben sich keine Überschreitungen im Außenwohnbereich.

2.3.6.4 Luftverunreinigungen, Schadstoffe

2.3.6.4.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz - Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem MLuS-02, geänderte Fassung 2005, verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraffahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei

Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen teilweise vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme, Einschnitte und der straßenparallelen Anlage von Wirtschafts-/Unterhaltungswegen größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt und die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Schädliche Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG werden ebenfalls nicht eintreten.

2.3.6.4.2 Staubimmissionen

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11 MLuS) sowie die Nachberechnung auf der Grundlage der MLuS 2002 in der geänderten Fassung 2005 hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Staubimmissionen (PM 10) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ für PM 10 in einem Korridor von rd. 100 m Breite beidseits der B 212 n nicht überschritten. Die Gesamtbelastung beträgt 20,19 µg/m³. Der 24-h-Mittelwert von 50 µg/m³ wird in 200 m sowie in 10 m Abstand jeweils 17 mal überschritten. Zulässig sind hier 35 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.

Die vorgesehenen Grenzwerte bzw. die Anzahl der Überschreitungen werden damit deutlich eingehalten. Damit kommt es zu keinem Konflikt in immissionschutzrechtlicher Hinsicht.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urteil vom 18.11.2004, Az.: CN 11.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z.B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

Da keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte zu besorgen sind, bedarf es keiner weiterer Berücksichtigung im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes beispielsweise durch Vorkehrungen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder aber, indem die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlassen wird (vgl. Urteil des BVerwG v. 23.02.2005, Az: 4 A 6.04).

2.3.6.4.3 Stickstoffdioxidbelastung

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11 MLuS) sowie die Nachberechnung auf der Grundlage der MLuS 2002 in der geänderten Fassung 2005 hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der ab 1. Januar 2010 zulässige Jahresmittelwert von 40 µg/m³ für Stickstoffdioxid (NO₂) in einem Korridor von rd. 100 m Breite beidseits der B 212 n nicht überschritten. Der 24-h-Mittelwert von 200 µg/m³ wird in 200 m sowie in 10 m Abstand jeweils 4 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat zudem ergeben, dass sie bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Grenzwerten der Orientierungswerten der TA-Luft, der VDI 2310 und der EG-Richtlinie liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der B 212 n somit nicht zu erwarten.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

2.3.7 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

2.3.7.1 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 3 Abs. 1 i.V.m. § 4 Abs. 1 Nr. 4 NWG (§ 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG) einer Erlaubnis (§ 10 NWG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 11 NWG) oder Bewilligung (§ 13 NWG). Diese Entscheidungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. 31 Abs. 1 NWG (§ 14 Abs. 1 WHG) nicht erfasst, sondern unter Ziffer 1.4.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert ausgesprochen.

Bei Beachtung der unter Ziffer 1.4.1.2 angeordneten Auflagen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 8 NWG, § 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 13 Abs. 3 NWG, § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 5 NWG (§ 4 WHG).

2.3.8 Hochwasserschutz („Badewanneneffekt“)

Zahlreiche Einwender haben im Anhörungsverfahren die Besorgnis geäußert, dass die künftige neue Bundesstraße aufgrund der Höhe von bis zu 1,50 m über Gelände eine Art Damm/Barriere darstellen würde, wodurch bei einem Hochwasserereignis im Gebiet zwischen Weserdeich und Straße mangels Abflussmöglichkeiten ein sog. „Badewanneneffekt“ zu befürchten sei mit den dann zu erwartenden negativen Folgen für die Sicherheit der Bevölkerung und deren Sachwerte.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu dieser Frage den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) um eine fachkundliche Stellungnahme gebeten. Nach dieser Stellungnahme vom 14.10.2005 ist die Besorgnis eines unzureichenden Hochwasserschutzes unbegründet. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den überzeugenden Ausführungen des NLWKN an. Da die geplante Fahrbahnhöhe der B 212 n überwiegend nur rd. 1,20 m über dem Geländeneiveau liegt, dürfte diese kein wesentliches Hindernis für das ankommende Wasser darstellen. Gesetzt dem extremen Fall eines Deichbruches an der Weser ist der Abfluss des Wassers in jeder Hinsicht gewährleistet. Der Doorgraben kann erhebliche Wassermassen in den Motzener Kanal ableiten. Zahlreiche, ausreichend dimensionierte Durchlässe unter den B 212 n gewährleisten den Abfluss des Wassers von Nord nach Süd bzw. umgekehrt.

Im Übrigen würde eine „Badewanne“ nicht erst zwischen Deich und der neuen Bundesstraße entstehen, sondern sie ist bereits jetzt im Sietland zwischen der hohen Marsch entlang der Weser und den Geestrandmooren vorhanden. Der relativ geringe Dammkörper der B 212 n würde die Verbindung zwischen Weserdeich und dem Sietland jedenfalls nicht verschlechtern.

Erfahrungsgemäß ist eine Deichschädigung oder ungünstigstenfalls ein Deichbruch lediglich lokal zu befürchten. Das übertretende bzw. durchfließende Weserwasser wird sehr schnell aufgrund des Geländegefälles zu den in der Wesermarsch zahlreichen Gräben fließen. Weil diese jedoch zur Aufrechterhaltung der Binnenvorflut lediglich verlegt und zusammengefasst, keinesfalls jedoch im Querschnitt eingeeengt werden, ändert sich an den Fließverhältnissen nichts. Sollte Weserwasser in das Binnenland eindringen, wird es über die Vorfluter nach wie vor in das Sietland fließen und dieses bedrohen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist in diesem Zusammenhang jedoch auch darauf, dass durch die vorgesehene Anbindung der Warflether und Gansper Hellmer an die B 212 n sich insofern die Flucht- und Evakuierungsmöglichkeiten für die Bevölkerung des Siedlungsbandes entlang der Weserdeichstraße erheblich verbessern werden. Diese durch die neue Straße geschaffene Möglichkeit der schnelleren Evakuierung bzw. Fluchtmöglichkeit stellt eine Verbesserung für Leib und Leben der Menschen dar und ist somit aus Sicht des Katastrophenschutzes höher zu bewerten als eine etwaige Verschlechterung beim Erhalt von Sachwerten.

2.3.9 Auswirkungen auf landwirtschaftliche Strukturen, Flurbereinigungsverfahren

Das festgestellte Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden, und bewirkt Zerschneidungsschäden in erhebli-

chem Maße. Insgesamt ergibt sich durch die Maßnahme ein Flächenverbrauch von etwa 10,06 ha Fahrbahnbefestigungen, etwa 42,61 ha überbaute Flächen und etwa 0,75 ha Arbeitsstreifen während der Bauzeit. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen für den Verlust von Lebensräumen, von Tieren und Pflanzen und die nachteiligen Wirkungen auf den Boden, das Grundwasser und das Landschaftsbild umfassen ca. 14,59 ha angrenzend an die Trasse. Weiter entfernt liegende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in einer Größenordnung von rd. 137,06 ha vorgesehen. Somit werden insgesamt rd. 194,26 ha auf Dauer der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen, wobei hierbei ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass die o.a. großflächigen Kompensationsflächen von rd. 137 ha weiterhin, allerdings unter Auflagen, landwirtschaftlich genutzt werden können.

Durch Flächenverlust sind 29 Eigentümer betroffen, durch Zerschneidung 13 landwirtschaftliche Betriebe.

Durch den Verlauf der B 212 n werden insgesamt 90 Flurstücke angeschnitten oder durchtrennt. Dies würde zur Bildung von ca. 49 Restflächen führen, die aufgrund ihrer Größe bzw. Form nicht oder nur eingeschränkt wirtschaftlich nutzbar sind. 12 Betriebe werden von ihren landwirtschaftlichen Nutzflächen abgetrennt und würden dadurch den Vorteil der Hofnähe verlieren.

Zur Betroffenheit im Einzelnen und zur Lösung der jeweiligen Konflikte wird auf die Begründung zu den Einzeleinwendungen verwiesen.

Der verbleibende Eingriff in private Flächen und in die landwirtschaftlichen Betriebe hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Auch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Nieders. Naturschutzgesetz, die Bestandteil des festgestellten Planes sind, ist notwendig, weil nur so sichergestellt werden kann, dass die gesetzlich geforderte Kompensation erreicht wird.

Der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dem sich jede Enteignung zu unterwerfen hat, wirkt auf die Abwägung der Planfeststellungsbehörde in der Weise ein, dass sie nach Wegen und Mitteln zu suchen hat, eine Enteignung möglichst zu vermeiden. Das ist im Verfahren erfolgt. Gelingt dies nicht, so scheitert ein Vorhaben nicht bereits deshalb, weil eine Enteignung nicht vermieden werden kann (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.10.1990, NVwZ – RR 91). Die Planfeststellungsbehörde hat bei besonderen Betroffenheiten Umplanungen initiiert, um den Eingriff auf das unerlässliche Maß zu mildern.

Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der Abwägung zu der Entscheidung gekommen, dass die Inanspruchnahme des Grundeigentums in dem verbleibenden beantragten Umfang erforderlich und gerechtfertigt ist.

Um die massive Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange zu mildern, hat die Planfeststellungsbehörde eingehend geprüft, ob hierzu ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG zweckdienlich ist. Durch diese Sonderform der Flurbereinigung können die Nachteile des Plans, nämlich der Landverlust, die Anschneidungs- und Zerschneidungsschäden, die Beeinträchtigungen des Wegenetzes sowie



die Abtrennung von Hofstellen verringert bzw. behoben werden. Die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens haben insbesondere die landwirtschaftlichen Dienststellen gefordert (Landwirtschaftskammer, Amt für Agrarstruktur und Kreislandvolkverband).

Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Die Landwirtschaftskammer hat im Auftrag der Vorhabenträgerin in den Jahren 2000/2001 eine landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse als Basis zur Ermittlung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Landwirtschaft erstellt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Analyse waren im Bereich des Doorgrabens noch 3 Überführungsbauwerke über die B 212 n vorgesehen, entsprechend der vorhandenen Wirtschaftswegebeziehungen im Zuge der Hannöverschen, Warflether und Gansper Hellmer. Bei der Beauftragung der Betroffenheitsanalyse wurde unterstellt, dass im Planungsraum intensive landwirtschaftliche Verflechtungen zahlreicher Betriebe mit Zukunftsperspektive vorhanden seien.

Nach Fertigstellung des Gutachtens wurde jedoch ersichtlich, dass

- es vor Ort nur sehr wenige Vollerwerbsbetriebe gibt, die beidseits der B 212 n wirtschaften; ansonsten wird Landwirtschaft vielfach als Nebenerwerb betrieben oder die Flächen dienen als zusätzliche Einnahmequelle,
- trotz der Brückenbauwerke eine sehr hohe Tausch-/Verkaufsbereitschaft der Flächeneigentümer besteht,
- ein großer Anteil der Flächen verpachtet ist (oftmals an Auswärtige) und ein beträchtlicher Anteil der Pächter grundsätzlich einer Flächenabgabe bzw. einem Tausch zustimmen würde,
- im Bereich des Doorgrabens insgesamt 5 Verpächter eine Abgabe ihrer Flächen kategorisch ablehnen,
- im Bereich des Doorgrabens maximal 4 wirtschaftende Betriebe (2x Haupt-, 2x Nebenerwerb) identifiziert werden konnten, die von einer Durchschneidung durch die B 212 n betroffen sind und die keine Bereitschaft zur Flächenabgabe zeigen.

Dieses Ergebnis der Betroffenheitsanalyse deutete darauf hin, dass einerseits eine große Bereitschaft zum Tausch bzw. zum Verkauf der Flächen besteht, andererseits die 3 geplanten Brückenbauwerke nur von wenigen aktiven Betrieben benötigt werden würden.

Wegen des erheblichen Bauaufwandes erschien das Kosten-Nutzen-Verhältnis für diese 3 Brückenbauwerke für die Vorhabenträgerin unausgewogen, so dass der Planfeststellungsantrag zunächst keine dieser 3 Brückenbauwerke, zumindest nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr, vorsah.

Aufgrund der Einwendungslage im Planfeststellungsverfahren und der Ergebnisse in den zwischenzeitlich von der Vorhabenträgerin in Auftrag gegebenen landwirtschaftlichen Gutachten für die hauptbetroffenen Landwirte hat sich herausgestellt, dass im Bereich Hannöverscher Hellmer eine Querungsmöglichkeit für 2 Haupterwerbsbetriebe eine erhebliche Bedeutung hat, während im Bereich Gansper Hellmer und Warflether Hellmer keine Querungsmöglichkeit für existenzfähige landwirtschaftliche Betriebe erforderlich ist. Zur Vermeidung einer Existenzgefährdung der beiden Vollerwerbsbetriebe durch eine Mehrbelastung mit Umwegen hat die Vorhabenträ-

gerin eine Antragsänderung des Vorhabens beantragt. Für die nunmehr sich als notwendig herausgestellte Anbindung/Vernetzung landwirtschaftlicher Nutzflächen sieht die Änderungsplanung u.a. ein Brückenbauwerk über die B 212 n im Bereich der Hannöverschen Hellmer einschließlich Wirtschaftswegeanbindung an die Warflether Hellmer und die Verlängerung des Weges zur B 74 vor. Im Bereich Gansper Hellmer entfällt die ursprünglich vorgesehene Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die B 212 n. Stattdessen wird ein Rad-/Gehweg zwischen Gansper Hellmer und Motzener Kanal parallel der B 212 n mit einer Unterführung unter der Straße neu hergestellt. Diese Wegeverbindung kann der landwirtschaftliche Verkehr mitbenutzen. Einzelheiten sind dem Erläuterungsbericht zur Planänderung vom 26.05.2006 und den Deckblättern zu den einzelnen Plänen zu entnehmen (siehe festgestellte Planunterlagen unter Ziffer 1.2).

Somit

- sind die notwendigen agrarstrukturellen Querbeziehungen für die existenzfähigen Betriebe sichergestellt,
- werden Umwege für die 2 Haupterwerbsbetriebe minimiert,
- haben einige Eigentümer von verpachteten Flächen und deren Pächter weiterhin die Möglichkeit, ihre Flächen auf kurzem Weg zu erreichen,
- wird landwirtschaftlicher Verkehr in Wohngebieten und auf der B 74 reduziert (Gefährdungspotential),
- bleibt die örtliche Verbindung zwischen Lechter Straße / Dorfstraße und K 217 (Deichstraße) bestehen,
- entstehen Einsparungen, weil in diesem Bereich eine vergleichsweise kostengünstige Lösung möglich ist, da der Doorgraben mit Retentionsraum nicht überführt werden muss,
- wird der motorisierte Schleichverkehr an der Gansper Hellmer und Warflether Hellmer zugunsten der Erholungseignung unterbunden.

Durch den Neubau dieser Brücken und den parallel der B 212 n geplanten Wirtschaftswegen wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Landwirtschaft ein ausreichendes Wirtschaftswegenetz in diesem Bereich geschaffen. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit ein begleitendes/ergänzendes Flurneuerungsverfahren dieses nunmehr vorgesehene Wegenetz unter den Prämissen der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit noch entscheidend verbessern könnte.

Wichtig für den Erfolg und die Effizienz eines Flurbereinigungsverfahrens ist im Übrigen auch die Akzeptanz bzw. Forderung eines solchen zumindest der hauptbetroffenen Landwirte.

Hierzu ist anzumerken, dass in einer Informationsveranstaltung des Landvolkverbandes während der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen die Straßenplanung mit dem vorgesehenen Ersatzwegesystem ohne Überführung von landwirtschaftlichen Wegen über die B 212 n seitens der Vorhabenträgerin erläutert wurde. Der Ablauf eines Flurbereinigungsverfahrens wurde vorgestellt und es wurde den Landwirten empfohlen, sich im Rahmen ihrer Einwendungen dazu zu äußern, ob sie die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens für sinnvoll halten zur Minderung ihrer Betroffenheit. Von 66 betroffenen Grundstückseigentümern haben lediglich sich nur 4 Landwirte für eine Flurbereinigung ausgesprochen.



Für die 10 hauptbetroffenen Landwirte hat die Vorhabenträgerin einzelbetriebliche Gutachten in Auftrag gegeben. In einem Fall wurden Angaben verweigert, so dass nur 9 Gutachten erstellt werden konnten. Die Gutachter hatten auch den Auftrag zu prüfen, inwieweit ein Flurbereinigungsverfahren zur Bewältigung der Problematik sinnvoll ist. Alle Landwirte – bis auf einen – wünschten kein Verfahren bzw. hielten es nicht für erforderlich.

Einige Landwirte forderten konkret, dass kein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt wird und wünschten konkrete Kauf- und Entschädigungsverhandlungen mit abschließenden Lösungen. Auch nach Aussage der beauftragten landwirtschaftlichen Sachverständigen Dr. Lingens und Dr. Gütter ist bei Planung einer Überführung über die B 212 n im Bereich Hannöverscher Hellmer und dem Bau von parallelen Wirtschaftswegen eine Flurbereinigung nicht erforderlich.

Hierfür werden im wesentlichen folgende Gründe angeführt:

- Die landwirtschaftlichen Betriebe, insbesondere auch die zurzeit existenzfähigen, aber infolge des Straßenbauvorhabens existenzgefährdeten Haupterwerbsbetriebe A. Schmidt und H. Schmidt verfügen über genügend Fläche. Sie sind maßgeblich durch Umwege und nicht durch Landentzug betroffen. Durch die vorgeschlagene Änderung des Wegesystems werden die Umwege massiv reduziert und die allgemeine Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen wird verbessert. Auch die Verpachtungsmöglichkeit wird dadurch verbessert. Dieses ist wichtig für die Eigentümer, die Pachterlöse für ihre Alterssicherung benötigen.
- Von der Baumaßnahme und den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im wesentlichen Pachtflächen betroffen. Nur wenige Flächen werden von den Eigentümern bewirtschaftet. Der Anteil verpachteter Flächen ist extrem hoch. Die Notwendigkeit einer aufwändigen Neuregelung der Eigentumsverhältnisse der Pachtflächen ist nicht zu erkennen. Dies auch unter dem Aspekt, dass nur wenige Flächen langfristig verpachtet sind und der Pachtmarkt flexibel auf agrarstrukturelle und betriebliche Veränderungen reagiert.
- Die Notwendigkeit einer umfangreichen Neuanlage und Neuplanung von Wirtschaftswegen in einem Flurbereinigungsverfahren ist nicht erkennbar. Die notwendigen Wirtschaftswege werden im Rahmen der Straßenbaumaßnahme durch und auf Kosten der Straßenbauverwaltung ausgebaut bzw. neu angelegt.
- Nach Aussagen der Eigentümer im Rahmen der Betroffenheitsanalyse besteht eine große Verkaufsbereitschaft. Expandierende Betriebe haben die Möglichkeit, Ersatzflächen und Aufstockungsflächen zu erwerben. Die Straßenbauverwaltung hat insbesondere im Bereich Huntebrück und durch die Übernahme von diversen landwirtschaftlichen Flächen am Motzener Kanal Eigentumsflächen, die auch im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen als Ersatzflächen angeboten werden können.
- Durch die entfallenden Überführungsbauwerke Gansper Hellmer und Warflether Hellmer sind keine existenzfähigen wirtschaftenden Haupterwerbsbetriebe direkt betroffen. Die dort ansässigen Nebenerwerbsbetriebe haben z.B. durch Selbstbewirtschaftung derzeit verpachteter Flächen bzw. durch Verpachtung künftig nur umwegig zu erreichender Flächen die Möglichkeit, die betriebliche Situation den veränderten Bedingungen anzupassen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass zur Zeit – unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erstellten Existenzgefährdungsgutachten und der bereits erworbenen Betriebsflächen bzw. laufenden Flächenverhandlungen – ein Flurbereinigungsverfahren gem. §§ 87 ff. Flurbereinigungsgesetz nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht erforderlich ist.

Dieser Auffassung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Ein Flurbereinigungsverfahren bringt den landwirtschaftlichen Betrieben und der allgemeinen Agrarstruktur des betroffenen Gebietes keine so großen Vorteile, die den Aufwand hierfür rechtfertigen würden.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die mit dem Plan verbundenen Nachteile gelöst werden können und keine unverhältnismäßigen Nachteile für die betroffenen Betriebe und die allgemeine Agrarstruktur verbleiben. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird dadurch und durch das konkrete Aufzeigen von Ersatzlandmöglichkeiten auch dem Interesse der Landwirte an einer Beseitigung der Unsicherheit über betriebliche Dispositionen nachgekommen. Verbleibende Nachteile sind in Geld zu entschädigen.

Nach Abwägung aller Belange treten die agrarstrukturellen Nachteile gegenüber den Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens zurück. Im Übrigen wird auf die Bescheidung der Einzeleinwendungen verwiesen.

2.3.10 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.3.10.1 Allgemeines

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 73 Abs. 3 a VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 Nds. VwVfG .

Auf der Grundlage von Unterlagen gem. § 6 UVPG unter Einbeziehung der behördlichen Stellungnahmen und Äußerungen der Öffentlichkeit ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG erarbeitet worden, wobei die Unterlagen der Vorhabenträgerin s einer kritischen Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Sie erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens in vollem Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und - nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand - eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen aktuell möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgte auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens gem. § 12 UVPG.

Die vom Vorhabenträger in das Verfahren eingebrachten und planfestgestellten Deckblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) enthalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen.

Für die Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 11 und 12 UVPG sind insbesondere die nachfolgend dargelegten Unterlagen / Quellen ausgewertet worden.

- Unterlagen des Trägers des Vorhabens gem. § 6 UVPG (Antrag und Planänderung)
- Stellungnahmen / Einwendungen der Behörden, Träger öffentlicher Belange (TÖB), der anerkannten Umweltverbände und der Privaten, die sich konkret mit Umweltaspekten der beantragten Baumaßnahme auseinandersetzen; da sich Stellungnahmen inhaltlich teilweise gleichen, werden themenbezogene Schwerpunkte gesetzt.
- Erörterung vom 05.07., 06.07. und 11.07.2005
- Erörterung der Planänderung vom 24.10.2006
- Sonstige Quellen

Die nachfolgenden Ausführungen sind so strukturiert, dass im Anschluss an eine Kurzbeschreibung des beantragten Bauvorhabens die Betroffenheiten der einzelnen Schutzgüter des UVPG dargelegt werden.

Im Rahmen dieser Darstellung und Bewertung gemäß § 11 und 12 UVPG werden andere Lösungsmöglichkeiten (Vorhabensalternativen, Trassen- / Bauvarianten) nicht detailliert dargestellt und bewertet. Dieses geschieht umfassend unter Abschnitt 2.3.11 des Planfeststellungsbeschlusses.

Die konkrete Bearbeitung der Schutzgüter gemäß UVPG wird im Regelfall wie folgt vorgenommen:

Schritt 1: Zusammenfassende Darstellung (Beschreibung)

- Kurzbeschreibung der Untersuchungsmethodik und der Ist-Situation (Angaben der Vorhabenträgerin)
- Kurzbeschreibung der anlage-, bau- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen (Angaben der Vorhabenträgerin)
- Kurzbeschreibung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen (Angaben der Vorhabenträgerin)

Schritt 2: Mediale Bewertung der Umweltauswirkungen

- Benennung von Bewertungsmaßstäben
- Bewertung der Methodik und der Auswirkungen
- Besondere Problemstellungen
- Bewertung der Schutz- und Kompensationsmaßnahmen
- Bewertung / Beantwortung der umweltrelevanten Einwendungen

Im Anschluss hieran wird eine medienübergreifende Bewertung aller Umweltauswirkungen vorgenommen, die sich mit folgenden Aspekten beschäftigt:

- Zusammenfassung aller Einzelergebnisse
- Wechselwirkungen
- Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern; evtl. Belastungsverlagerungen
- Gesamturteil aus Umweltsicht



Die im Rahmen der Bewertung von Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) berücksichtigten Bewertungsmaßstäbe sind den einzelnen Schutzgütern zugeordnet und sind dort detailliert aufgeführt.

2.3.10.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

2.3.10.3 Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens

Die Planung umfasst den Neubau der Bundesstraße 212 von Huntebrück bis zur Landesstraße L 875 nordöstlich Harmenhausen. Die Ortsumgehung soll die als unerträglich empfundenen Verkehrsverhältnisse im Zuge der Ortsdurchfahrt Berne durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs verbessern und eine leistungsfähige und sichere Anbindung der linksseitigen Weserhäfen an das Fernstraßennetz herstellen. Diese Teilstrecke stellt den 9,9 km langen nordwestlichen Abschnitt des raumordnerisch überprüften Neubauvorhabens der B 212 n zwischen Huntebrück und der Landesgrenze Niedersachsen / Bremen dar (insgesamt rd. 20 km Streckenlänge).

Die B 212 n soll anbau- und zufahrtsfrei angelegt werden. Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgt am Beginn und am Ende der Baustrecke höhengleich, die Kreuzung mit der B 74 wird als Kreisverkehrsplatz ausgebildet. Die 2-spurige Straße wird weitgehend ebenerdig (Gradient ca. 1,20 m über Gelände) geführt. Die Anhebung der Gradient erfolgt über den Motzener Kanal um 2,25 m, um dort eine Unterführungsmöglichkeit für Radwege und kleinere landwirtschaftliche Fahrzeuge zu schaffen. Lediglich im Bereich von der Hunte bis zur Eisenbahnstrecke Delmenhorst - Nordenham ist eine Führung in Dammlage erforderlich. Zudem sind zwei Überführungen durch Brückenbauwerke vorgesehen, um die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Flächen für die Landwirte zu gewährleisten.

Insgesamt ergibt sich durch die geplante Bundesstraße eine Flächeninanspruchnahme

- ca. 10 ha Fahrbahnbefestigungen
- ca. 43 ha Dammböschungen und Entwässerungsgräben
- ca. 0,75 ha Arbeitsstreifen während der Bauzeit
- ca. 137 ha flächige Kompensationsmaßnahmen

Das für den Bau erforderliche Bodenmaterial ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

2.3.10.4 Vorhabensalternativen

2.3.10.4.1 Geprüfte Trassen- und Bauvarianten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG v. 16.08.1995, UPR 95, 445). Auch § 17 S. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG v. 25.01.96, DVBl. 96, 677).

2.3.10.4.2 Beschreibung der gewählten Lösung

Die beantragte Trasse beginnt, aus Richtung Oldenburg, nördlich der Einmündung der L 865 in die vorhandene B 212. Die Straße wird östlich entlang des vorhandenen Straßendamms der B 212 alt bis zur Hunte geführt, um sie anschließend zu kreuzen. Südlich der Hunte schwenkt die Trasse in östliche Richtung ab und kreuzt dabei zweimal die vorhandene B 212, die Huntebrücker Hellmer (Realverbandsweg), die Untere Ollen, die Eisenbahnlinie Delmenhorst – Nordenham und den Bettingbührener Weg. Nach einem Schwenk in südöstliche Richtung wird die Bundesstraße B 74, das Weserdeicher Fleth-Nord, der Warflether Hellmer, der Gansper Hellmer und der Motzener Kanal gekreuzt, bevor der Neubauabschnitt an der L 875 endet. Dabei wird die Trasse entlang der Westseite des Doorgrabens geführt.

2.3.10.5 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

2.3.10.5.1 Anlagebedingte Wirkfaktoren

Flächeninanspruchnahme/Versiegelung

Durch die Verlegung der Bundesstraße B 212 werden auf einer Länge von 9,9 km insgesamt ca. 53 ha Flächen dauerhaft in Anspruch genommen; davon werden ca. 10,06 ha versiegelt. Zusätzlich zu den direkt in Anspruch genommenen Flächen werden weiterhin Flächen für landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb des Trassenkörpers benötigt. Alle überbauten Flächen verlieren ihre Bedeutung für die Produktion von Nahrungsmitteln oder Rohstoffen. Auf den trassenfernen Flächen für Kompensationsmaßnahmen wird für die zukünftige landwirtschaftliche Nutzung ein Bewirtschaftungskonzept aufgestellt.

Veränderungen des Kleinklimas

Im direkten Umfeld der versiegelten Flächen kommt es zu einer Veränderung des Mikroklimas (Aufheizen der Fahrbahn).

Veränderungen des Grundwassers / Wasserentnahmen

Durch Versiegelung verringert sich die für Infiltration von Regenwasser vorhandene Fläche. Die Versickerung des von den versiegelten Flächen abfließenden Wassers entlang der Straße erhöht das Risiko des Eintrags von Schadstoffen in das Grundwasser. Wasserentnahmen sind nicht vorgesehen.

Veränderungen des Niederschlagabflusses

Der Verlust von Bach- und Grabenabschnitten führt zur Reduzierung des Retentionsraums und Verkürzung des für die Ableitung von Niederschlagswasser zur Verfügung stehenden Oberflächenwassersystems. Die Ableitung nicht versickerbaren Wassers muß von den verbleibenden Vorflutern übernommen werden.

Visuelle Wirkfaktoren

Die Überführungs- und Brückenbauwerke (mit einer Höhe bis zu rd. 6 m über Gelände) sowie der Landschaftswall (mit einer Höhe von 4 m über Gelände) wirken als Störelement in der Landschaft. Auch der Straßenkörper (Gradiente < 1,5 m über Gelände) wird als technisches Bauwerk empfunden.



Licht

Stationäre Beleuchtungsanlagen sind nicht vorgesehen; die derzeitigen Lichtverhältnisse werden nicht verändert.

Zerschneidung

Durch die Verlegung der Bundesstraße B 212 wird die Landschaft zerschnitten. Betroffen sind besonders funktionale Beziehungen zwischen den Lebensräumen sich am Boden bewogender Tiere, für die diese Straße eine nur schwer oder nicht zu überwindende Barriere darstellt.

Sonstige Wirkfaktoren

Weitere anlagebedingte Wirkfaktoren sind nicht bekannt.

2.3.10.5.2 Baubedingte Wirkfaktoren

Flächeninanspruchnahme/Bodenverdichtung

Da vorgesehen ist, die Baustelle über den Vorlastdamm zu erschließen, beschränken sich die Baustellenflächen überwiegend auf den Vorlastdamm und die von Straße und Nebenanlagen dauerhaft beanspruchten Flächen. Lediglich im Bereich der Brückenbauwerke „Unterführung B 212 alt“ und „Unterführung DBStrecke Delmenhorst - Nordenham“ sind im Bereich der Dammschüttungen rd. 0,7 ha Flächen zusätzlich erforderlich.

Bodenentnahmen, Abgrabungen, Aufschüttungen

Die Trasse verläuft soweit möglich geländenah. Im Bereich der Überführungs- und Brückenbauwerke sowie des Landschaftswalles sind jedoch umfangreiche Erdarbeiten für Aufschüttungen erforderlich. Bodenentnahmen sind nicht vorgesehen.

Wasserentnahmen

Wasserentnahmen oder Absenkungen des Grundwassers sind nicht vorgesehen.

Abwässer

Baubedingte Abwässer fallen voraussichtlich nicht an.

Erschütterungen

An- und abfahrende Baustellenfahrzeuge verursachen Erschütterungen.

Licht

Der Baubetrieb erfolgt i.d.R. tagsüber.

Lärm

Während der Bauzeit verursacht der Betrieb von Baumaschinen erhebliche Lärmbelastungen.

Luftverunreinigungen

Der Betrieb von Baumaschinen führt zu einem Ausstoß von Luftschadstoffen.

Abfälle

Abfallstoffe unterschiedlichster Art fallen u.a. durch den Betrieb von Maschinen, durch überschüssige Bau-, Verpackungs- und Transportmaterialien an.

Visuelle Wirkfaktoren

Die umfangreichen Bodenarbeiten an den Überführungs- und Brückenbauwerken sowie am Landschaftswall beeinträchtigen das Landschaftsbild. Weitere Störfaktoren sind Baustelleneinrichtungen, im Betrieb befindliche Baumaschinen und der Lkw-Verkehr.

Sonstige Wirkfaktoren

Weitere baubedingte Wirkfaktoren sind nicht bekannt.

2.3.10.5.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Abwässer

In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen wird das auf Straßen anfallende Regenwasser mit Schadstoffen (u.a. Partikel der Kraftstoffverbrennung, Fahrbahn-, Bremsbelag- und Reifenabrieb sowie Kraftstoff-, Öl und Frostschutzmittel-Tropfverluste) belastet. Durch Oberflächenabfluss oder als Spritzwasser gelangen diese Stoffe über den Wasserpfad in den Boden.

Erschütterungen

Die auf der Bundesstraße B 212 n fahrenden Lkw verursachen Erschütterungen.

Lärm

Die Anwohner der B 212 alt, besonders in der Ortsdurchfahrt von Berne, werden derzeit durch die starken Emissionen, die vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehen (Lärm, Schadstoffe), erheblich beeinträchtigt. Durch den Bau der B 212 n ist eine wesentliche Senkung des innerörtlichen Lärmpegels zu erwarten.

In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und dem Anteil an Schwerlastverkehr werden die trassennahen Bereiche verlärmert. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass die Anspruchskriterien der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nur zum Teil erreicht werden. An einigen Wohnhäusern werden die Tag- sowie die Nachtgrenzwertpegel überschritten. Nach der Berechnung ohne Lärmschutz ergibt sich für 6 Gebäude mit Mischgebieteinstufung an mindestens einer Hausseite eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Eine Überschreitung der Grenzwerte für den Außenwohnbereich findet dagegen nicht statt. Die Höhe der Lärmimmissionen an den Objekten liegen, auf der der B 212 n zugewandten Hausseite, maximal bei 68 dB(A) tags und bei 61 dB(A) nachts. Die Höhe der Lärmimmissionen an den jeweiligen Objekten ist der Unterlage 11.2.2 „Zusammenstellung der Beurteilungspegel“ zu entnehmen. Die untersuchten Objekte sind nummeriert und in den Lageplänen (Unterlage 7) sowie in den Berechnungsformularen gekennzeichnet.

Darüber hinaus führt die Verlärmung zur Beeinträchtigung von Wiesenvogellebensräumen. Störung des Brutgeschäfts und Vertreibungseffekte sind die Folge.

Luftverunreinigungen

Der Kfz-Verkehr bewirkt einen Ausstoß von Luftschadstoffen entlang der Neubautrasse und eine Reduzierung in der Ortsdurchfahrt. Jedoch zeigt die Abschätzung der Luftschadstoffe, dass durch den Neubau der Bundesstraße 212 die Immissionswerte für Luftschadstoffe (Vorbelastung und Zusatzbelastung) nicht überschritten werden (s. Unterlage 11.LuS).

Visuelle Wirkfaktoren

Die durch die Baumaßnahme hervorgerufenen visuellen Beeinträchtigungen werden durch den Kfz-Verkehr verstärkt, da der fließende Verkehr die Straße deutlicher hervortreten läßt. Hinzu kommt, dass die Straße durch die Kfz-Scheinwerfer auch bei Dunkelheit z.T. sehr weit sichtbar ist.

Zerschneidung

Die durch das Bauwerk hervorgerufene Zerschneidung von Lebensräumen wird durch den Kfz-Verkehr erheblich verstärkt. So sind zum einen Tiere direkt beim Überqueren der Fahrbahn gefährdet (Straßentod). Zum anderen werden Wiesenvögel gestört und die Zerschneidung führt zu einer Unterschreitung der Minimalareale.

Sonstige Wirkfaktoren

Weitere betriebsbedingte Wirkfaktoren sind nicht bekannt.

2.3.10.6 Beschreibung des Untersuchungsrahmens

2.3.10.6.1 Räumliche und inhaltliche Abgrenzung

Das zukünftige Verkehrsaufkommen für die Bundesstraße B 212 wurde in der "Verkehrsuntersuchung B 212 n im Raum Berne - Zwischenbericht" (INGENIEURGEMEINSCHAFT SCHUBERT, 2004) bis zum Jahre 2015 prognostiziert. Darüber hinaus wurden in den Jahren 2000 und 2002 Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Daten bildeten zum einen die Grundlage für die schalltechnische Untersuchung, in deren Rahmen geprüft wurde, ob im Einflussbereich der Neubaustrecke vorhandene Wohnbebauung vor den von der Straße ausgehenden Lärmemissionen geschützt werden muss. Zum anderen waren diese Daten auch Grundlage für die luftschadstofftechnische Untersuchung, in der geprüft wurde, ob Immissionswerte für Luftschadstoffe (Vorbelastung und Zusatzbelastung) überschritten werden.

Um die erforderlichen entwässerungstechnischen Anlagen der geplanten Ortsumgebung planen und die wasserwirtschaftlichen Auswirkungen berechnen zu können, ließ die Vorhabenträgerin (in Abstimmung mit dem Entwässerungsverband Stedingen) eine wassertechnische Untersuchung erarbeiten (INGENIEURBÜRO JACOBS 2004, Unterlage 13).

Grundlage für die Beurteilung der Boden- und Grundwasserverhältnisse waren zwei Geologische Gutachten:

- (1) „Geotechnischer Bericht zum Neubau der B 212 n im Abschnitt Huntebrück bis nordöstlich Harmenhausen“, (BAST 2002) mit Ergebnissen von Baugrunderkundungen im Herbst 2000 und Mai 2001 sowie:
- (2) „Neubau der B 212 n, Huntebrück bis nordöstlich Harmenhausen, Darstellung und Auswertung der Feld- und Laboruntersuchungen“ (BAST 2003), geotechnischer Bericht mit Ergebnissen der Baugrunderkundungen von Mai 2002 bis August 2002.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) (BÜRO FÜR GRÜNORDNUNG UND LANDSCHAFTSPLANUNG MEIER 1994) wurden die zu erwartenden Umweltbelastungen eines Neubaus der Bundesstraße B 212 umfassend dargestellt. Durch den weiträumigen Zuschnitt des Untersuchungsgebiets war gewährleistet, dass auch die weitestreichenden zu erwartenden Umweltbeeinträchtigungen (Lärm, Auswirkungen auf das Landschaftsbild) einbezogen wurden. Weiterhin wurde eine Variantenuntersuchung zur Lage der Trasse im Bereich Doorgraben (PLATTE & WIRZ 2000) durchgeführt.

Das Plangebiet des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) umfasst einen im Mittel 350 m breiten Korridor beidseits der geplanten Trasse. Hierdurch ist sichergestellt, dass alle Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt und die Kompensationsmaßnahmen sinnvoll in den Landschaftsraum eingebunden werden können. Alle relevanten Aussagen der UVS (BÜRO FÜR GRÜNORDNUNG UND LANDSCHAFTSPLANUNG MEIER 1994) sind - z.T. aktualisiert - in den vorliegenden LBP eingeflossen (s. Unterlage 12).

In den Vegetationsperioden 1999/2000 fand eine Biotoptypen-Kartierung unter Verwendung des „Kartierschlüssels für Biotoptypen in Niedersachsen“ (DRACHENFELS 1994) statt, die Bäume im engeren Trassenbereich wurden eingemessen. Diese Kartierung wurde im Jahr 2001 aktualisiert.

Wegen mangelnder Aktualität der seinerzeit vorhandenen Daten sind in der 1. Arbeitskreissitzung vom 07.10.1999 die erforderlichen faunistischen Bestandserhebungen (Wiesenvögel, Amphibien, Libellen und Heuschrecken) abgestimmt worden. Weitere faunistische Erhebungen wurden - u.a. deshalb, weil die Biotoptypen des Bearbeitungsgebiets auch hinsichtlich ihrer Bedeutung als Lebensraum für Tiere bewertet werden - einvernehmlich als nicht notwendig erachtet. Im LBP sind die natürlichen Gegebenheiten und Nutzungen innerhalb des Plangebiets beschrieben sowie die Leistungsfähigkeit und Empfindlichkeit von Naturhaushalt und Landschaftsbild bewertet worden.

2.3.10.6.2 Angewandte Untersuchungsmethoden

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung ist nach den Grundsätzen und Kriterien der Lärmvorsorge durchgeführt worden. Die Methoden für die Berechnung des Straßenlärms ergeben sich aus Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung sowie aus den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Die Berechnungen und Erläuterungen hierzu sind in der Unterlage 11 - Schalltechnische Untersuchung - enthalten (BÜRO FÜR LÄRMSCHUTZ 2004), die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Hausseiten, Etagen) sind in den Lageplänen und Berech-

nungsunterlagen durch Objekt-Nr. gekennzeichnet. Die Berechnung wurde unter Verwendung des elektronischen Rechenprogramms „SoundPLAN“ durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Berechnungsunterlagen als Emissionspegel und als Beurteilungspegel zusammengestellt.

Luftschadstofftechnische Untersuchung

Da bei Neubaumaßnahmen eine Messung von Luftschadstoffkonzentrationen ausscheidet, erfolgte eine Abschätzung der Konzentrationen nach dem PC-Berechnungsverfahren zum Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS-02, BÜRO FÜR LÄRMSCHUTZ 2004, s. Unterlage 11 LuS). Eine erneute schadstofftechnische Berechnung aufgrund der Verkehrszählung 2005 war nicht notwendig, da sich hieraus keine erheblichen Auswirkungen auf den Prognosehorizont 2015 ergeben (vgl. hierzu Ziffer 2.2.3).

Wassertechnische Untersuchung

Im Rahmen der Wassertechnischen Untersuchung sind u.a. die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes und die Notwendigkeit einer Veränderung der wasserwirtschaftlichen Vorflutsituation überprüft sowie die erforderliche Größe und Ausbildung der Gräben, Mulden und Versickerungsbecken errechnet worden (INGENIEURBÜRO JACOBS 2004) (s. Unterlage 13).

Baugrunduntersuchungen

Im Rahmen der Baugrunduntersuchungen Herbst 2000, Mai 2001 sowie Mai 2002 bis August 2002 wurden Feldflügelsondierungen, Kompressionsversuche und dreiaxialen Scherversuche durchgeführt (s. Unterlage 13).

Umweltverträglichkeitsstudie/Landschaftspflegerischer Begleitplan

Grundlage für die Bewertung der Leistungen des Naturhaushaltes für den Arten- und Biotopschutz war jeweils eine flächendeckende Kartierung der Biotoptypen und Strukturmerkmale sowie ausgewählter Tierartengruppen im Untersuchungs- bzw. Planungsgebiet. In einem zweiten Schritt wurden die Biotoptypen in ihrer Bedeutung als Lebensraum für wildlebende Pflanzen und Tiere bewertet und seltene, schwer regenerierbare und gemäß § 28a NNatG besonders geschützte Biotope sowie Vorkommen gefährdeter Arten ermittelt und dargestellt.

Folgende Tierartengruppen wurden kartiert:

- **Wiesenvögel**

In Anlehnung an die Richtlinie zur Brutvogelkartierung des BRITISH TRUST FOR ORNITHOLOGY, 1972 (in BERTHOLD 1976) wurden zwischen Anfang April und Mitte Juni 1999 5 Exkursionen bei günstiger Witterung (nicht zu windiges und zu regnerisches Wetter) zur Kartierung des Brutvogelbestandes sowie der Rastvögel und Durchzügler im Untersuchungsgebiet beiderseits der Trasse (bis in eine Entfernung von maximal 1.400 m) durchgeführt (HERTRAMPF 1999).

Pro Gesamtbegehung des Untersuchungsgebietes waren 3 Tage erforderlich, das entspricht ca. 440 ha Kartierfläche pro Tag. Darüber hinaus sind Nachweise

nachtaktiver Arten (z.B. Wachtelkönig) in zwei Nachtexkursionen entlang von Straßen und Feldwegen (Hellmern) durchgeführt worden.

Während der Exkursionen mussten die Arten mindestens zweimal mit revieranzeigenden Merkmalen an etwa der selben Stelle festgestellt werden, um den Status „Brutvogel“ zu erlangen. Als Bruthinweis gelten in erster Linie singende Männchen, sowie Balz- und Warnverhalten von Altvögeln. Nestfund, Jungvögel und fütternde Adulte bedeuten einen Brutnachweis.

Der Untersuchungsraum wurde in 6 dem geplanten Trassenverlauf von NW nach SE folgende Abschnitte eingeteilt. Die im Gelände erhobenen Daten wurden punktgenau in Karten des Maßstabes 1:10.000 eingetragen (vgl. Unterlage 12.1.1 - Anhang III). Die Ergebnisse der Brutvogel-Erhebung sind im Bestandsplan (Unterlage 12.2) dargestellt.

Um Informationen über Brut- und Aufzuchterfolge der Weißstörche zu erhalten, sind insbesondere die Daten der Storchenpflegestationen in Berne ausgewertet worden (HERTRAMPF 1999).

- **Amphibien**

Innerhalb des Plangebiets sind im Frühjahr 1999 die Amphibienlaichplätze innerhalb eines 200 m breiten Korridors entlang der geplanten Trasse halbquantitativ erhoben worden. Wanderbewegungen zwischen Winterquartier und Laichplatz bzw. Laichplatz und Sommerquartier wurden per Zufallsbeobachtung aufgenommen. Weiterhin wurde während der 5 Brutvogelkartierungen die Amphibienfauna auch außerhalb des 200 m-Korridors beobachtet. Die Laichplatzkartierung erfolgte im Rahmen von 2 Tages- und 2 Nachtexkursionen.

- **Libellen**

Die Bestandsaufnahme der Libellenfauna erfolgte an fünf Terminen von Mitte Juni bis Mitte September 2000 bei geeigneten Wetterbedingungen (sonnige, warme und relativ windstille Tage) beiderseits der Trasse im Umfeld der Gräben durch Sichtbeobachtung und Kescherfang. Bestimmt wurden adulte Stadien und Exuvien. Die zum Teil große Anzahl gesichteter Libellen wurde der Übersicht und Vergleichbarkeit halber logarithmisch gestaffelten Abundanzklassen zugeordnet und je nach Libellenfamilie zu unterschiedlich langen Uferabschnitten in Beziehung gesetzt.

Der Schwerpunkt der Kartierung lag auf der Untersuchung der Gräben mit Beständen der Kriebsschere. Das Vorkommen der Grünen Mosaikjungfer und der Keilflecklibelle ist eng an das Vorhandensein der Kriebsschere geknüpft, auf die sie zur Fortpflanzung angewiesen sind. Beide Libellenarten haben für das Untersuchungsgebiet eine hohe Indikatorfunktion, da sie gebietstypisch für das Grünland-Graben-Areal in der Wesermarsch sind und spezifische Lebensraumanprüche stellen.

- **Heuschrecken**

Die Heuschreckenfauna wurde zusammen mit der Libellenfauna beiderseits der Trasse im Umfeld der Gräben (vorwiegend entlang der Krebscherengräben) erhoben.

Weiterhin wurden die für das Plangebiet vorhandenen Daten - auch zu anderen als den o.g. Tiergruppen - ausgewertet (Meldebögen NLÖ, Untersuchungen im Rahmen anderer Projekte, Angaben von Ortskennern, z.B. Jägerschaft).

Aus der flächendeckenden Biotopkartierung ließen sich die wesentlichen Aussagen zur Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft ableiten. Die Biotoptypen wurden nach ihrer Bedeutung für das Naturerleben sowie hinsichtlich ihrer allgemeinen Benutzbarkeit eingestuft. Über diese Einstufung einzelner Biotoptypen hinaus wurden größere räumliche Einheiten abgegrenzt ("Landschaftsbildtypen"), um neben der Beschaffenheit einzelner Landschaftsbestandteile auch die landschaftliche Eigenart, historische Aspekte, kulturelle Bezüge und Entwicklungen berücksichtigen zu können.

Eine grobe Abschätzung der Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers lässt sich anhand der geologischen Karte (NIEDERSÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR BODENFORSCHUNG 1962/66) und anhand der Durchlässigkeit der Bodenüberdeckung nach (HAERTLÉ & JOSOPAIT 1982) durchführen. Informationen zur Gewässergüte der Fließgewässer (ermittelt nach Saprobien-Index) sind den Angaben des STAWA BRAKE (1988) entnommen.

In Anlehnung an die Methode der ARBEITSGRUPPE BODENKUNDE (1982) wurde die Empfindlichkeit der Böden gegenüber Schadstoffbelastungen anhand deren physiko-chemischer Filtereigenschaften bewertet. Da die jeweilige Flächennutzung im Zusammenspiel mit den Reliefverhältnissen maßgeblich Kaltluftentstehung und Abflussverhalten beeinflusst, wurden Biotopkartierung und Höhenschichten zur Bestimmung der klimatischen Regenerationsleistungen herangezogen.

2.3.10.7 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter)

2.3.10.7.1 Mensch

Direkt an der Bundesstraße B 212 n befinden sich die folgenden bebauten Bereiche:

- Werder
- Huntebrück
- Schlüte

Sie werden bereits heute stark durch Lärm- und Schadstoffimmissionen aus dem Kfz-Verkehr auf der Bundesstraße B 212 beeinträchtigt.

Für eine naturbezogene Erholung sind die großen, ungestörten Grünlandflächen prinzipiell gut geeignet. In den stark verlärmten Siedlungsbereichen im Umfeld der Bundesstraßen B 212 und B 74 sowie der L 875 besteht trotz hoher Nutzungs- und Strukturvielfalt im allgemeinen nur eine geringe Erholungseignung (BÜRO FÜR GRÜNORDNUNG UND LANDSCHAFTSPLANUNG MEIER 1994). Die Grünlandflächen zwischen Schlüte und Bahntrasse im Bereich der Unteren Ollen sind Vorsorgegebiete für die Erholung (LANDKREIS WESERMARSCH 2000). Sowohl das Landschaftsprogramm Bremen als auch der Landschaftsrahmenplan Landkreis Wesermarsch bezeichnen das

Gebiet als „weiträumigen Erholungsbereich, der weitgehend verkehrsarm, attraktiv für Radfahrer und Wanderer, in Teilbereichen auch für Spaziergänger“ ist.

Tatsächliche erholungsbezogene Aktivitäten finden in erster Linie als Wohnumfeld-/Feierabenderholung in Ortsnähe statt: spazieren gehen, Fahrrad fahren, angeln.

2.3.10.7.2 Tiere

Brutvögel

Es wurden insgesamt 29 Brutvogelarten mit 418 Brutpaaren nachgewiesen. Das Artenspektrum der erfassten Brutvögel repräsentiert deutlich die für das Marschgrünland typische avifaunistische Lebensgemeinschaft.

In Abschnitt 1 (Huntebrück bis Schlüte, 14 Arten, 50 Brutpaare) wurde westlich der Huntebrücker Hellmer eine hohe Wiesenvogeldichte mit landesweiter Bedeutung ermittelt. Am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes wurden zahlreiche Ackerbruten des Kiebitzes, sowie Vorkommen von Rotschenkel und Großem Brachvogel kartiert.

In Abschnitt 2 (Schlüte bis Ranzenbüttel, 18 Arten, 46 Brutpaare) existiert östlich von Bettingbühen ein Wiesenvogelbrutgebiet landesweiter Bedeutung mit Kiebitz, Rotschenkel, Bekassine und Uferschnepfe.

In Abschnitt 3 (Ranzenbüttel bis Warflether Hellmer, 18 Arten, 73 Brutpaare) weist der Bereich Warfleth einen besonders hohen Bestand brütender Wiesenvögel auf. Auch dieses Brutgebiet hat landesweite Bedeutung. Auf diesem Areal ist der Kiebitz mit zehn, der Rotschenkel mit fünf und die Uferschnepfe mit drei Brutpaaren vertreten. Die Pappelforste zwischen Hannöverschee und Warflether Hellmer beherbergen eine artenreiche Vogelgemeinschaft mit hohem Anteil von Höhlen- und Hochbaumbrütern.

In Abschnitt 4 (Warflether Hellmer bis Motzener Kanal, 15 Arten, 134 Brutpaare) befindet sich nordwestlich des Motzener Kanals ein weiteres Wiesenvogelbrutgebiet landesweiter Bedeutung. Die Rohrweihe hat ein Vorkommen in einem ausgetrockneten und mit Schilf bewachsenen Fischteich. Reiherente und Braunkehlchen wurden im Grünland-Graben-Areal nahe des Motzener Kanals kartiert.

Auch in Abschnitt 5 (Motzener Kanal bis L 875, 18 Arten, 76 Brutpaare) existiert im Bereich nördlich der Sandgrube und in der Sandgrube Harmenhausen trotz akustischer und optischer Störwirkungen durch die L 875 ein Brutgebiet landesweiter Bedeutung.

Gastvögel

In Abschnitt 2 wurden an der Unteren Ollen wurden Uferschnepfe und Rotschenkel auf dem Durchzug beobachtet, östlich von Bettingbühen rasteten Kiebitz und Bekassine. In Abschnitt 5, im Bereich nördlich der Sandgrube und in der Sandgrube selber, wurden u.a. Wachtel, Kiebitz, Bekassine, Uferschnepfe, Rotschenkel, Wiesenpieper, Braunkehlchen, Wachholderdrossel, Pfeifente und Flussuferläufer als rastende Arten erfasst. Im Untersuchungsgebiet liegen keine Gebiete mit Bedeutung als Gastvogellebensraum.

Weißstorch

Im Umfeld des Plangebiets existieren mehrere Neststandorte des Weißstorchs, insbesondere in Harmenhausen und im Bereich der beiden Storchepflegestationen in Berne: Station Wesermarsch in Berne-Glüsing mit ca. 25 Nestern, Station Uwe Thal (3 Nester). Sämtliche zusammenhängende Grünland-Graben-Areale des Plangebiets werden regelmäßig von Störchen zur Nahrungsaufnahme aufgesucht.

Amphibien

Der untersuchte Raum wird durch die für das Bremer Becken und die südliche Wesermarsch charakteristischen Arten Seefrosch, Grasfrosch, Erdkröte und Teichmolch besiedelt. Der Seefrosch weist in allen Teilabschnitten die höchsten Vorkommen auf.

Schwerpunkte der Amphibienvorkommen im Untersuchungsgebiet sind:

- die Fischteiche zwischen Ranzenbüttel und Warflether Hellmer (Seefrosch und Erdkröte),
- die Fischteiche zwischen Warflether Hellmer und Motzener Kanal (Seefrosch) und
- die Bereiche beidseitig des Doorgrabens (Erdkröte).

Libellen und Heuschrecken

Die untersuchten Bereiche werden von insgesamt 22 Libellenarten besiedelt, von denen 20 sicher bzw. wahrscheinlich bodenständig sind.

Die Grüne Mosaikjungfer siedelt im Untersuchungsgebiet in mittlerer Siedlungsdichte in den Gräben an der Warflether Hellmer und in niedriger Individuenzahl an den Gräben an der Gansper Hellmer sowie am Motzener Kanal. Die Keilflecklibelle wurde an drei Gräben im Bereich der Warflether Hellmer beobachtet. Das Vorkommen der Grünen Mosaikjungfer und der Keilflecklibelle ist eng an das Vorhandensein der Krebschere geknüpft, auf die sie zur Fortpflanzung angewiesen sind. In den Gräben an der Warflether Hellmer dominiert die Krebschere auf einer Grabenlänge von ca. 1000 lfm. Die beiden Libellenarten haben für das Untersuchungsgebiet eine hohe Indikatorfunktion, da sie gebietstypisch für das Grünland-Graben-Areal in der Wesermarsch sind und spezifische Lebensraumanprüche stellen.

Darüber hinaus kommen Fledermaus-Azurjungfer, Kleine Mosaikjungfer, Torf-Mosaikjungfer und Gefleckte Heidelibelle vor. Unter den Heuschrecken wurde an stark bewachsenen Grabenufern und in Seggenriedern die Sumpfschrecke beobachtet.

Die Tierlebensräume sind empfindlich gegenüber Überbauung, Schadstoffeintrag, Veränderung des Kleinklimas und des Wasserhaushalts, gegenüber Verlärmung und Beunruhigung sowie gegenüber Gefährdungen durch Kollisionen mit dem Verkehr.

Die Bedeutung als Wiesenvogel-Brutgebiet kann durch die Nähe von Gehölzen beeinträchtigt werden.

2.3.10.7.3 Pflanzen

Die weitaus größten Flächen des Plangebiets werden von mäßig intensiv bis intensiv genutztem Marsch-Grünland eingenommen. Die Zusammensetzung der Vegetation

ist weniger standort- als vielmehr bewirtschaftungsabhängig. Während die Grasnarbe der intensiv genutzten Mähweiden und Grasäcker nur aus durchschnittlich 5 - 10 Pflanzenarten besteht, liegt die Artenzahl auf mäßig intensiv genutzten Flächen mit ca. 15 Stück höher. Selten (z.B. auf einer Grünlandparzelle am Motzener Kanal) findet sich ausgeprägte Feuchtwiesen-Vegetation (Magere Nassweide) mit Wiesen-Segge, Brennendem Hahnenfuß u. a. Feuchtezeigern. Ackerflächen kommen kleinflächig bei Huntebrück und an der Landesstraße L 875 vor.

Das dichte Grabennetz weist Grabentypen auf, deren Erscheinungsbild von ihrem Pflegezustand, Nährstoffgehalt und Strömungsverhältnissen bestimmt wird. Als submerse Vegetationstypen kommen Wasserpest-, Laichkraut- und Krebscheren-Gräben vor. Die Krebscheren-Gräben befinden sich z.B. beiderseits der Warflether und der Gansper Hellmer. In anderen Abschnitten dominieren Röhrichtsäume aus Schilf, Rohrglanzgras, Ufer-/Schlanksegge und/oder Binsenarten. Nährstoffreiche Gräben werden durch Brennessel-Wasserschwaden-Röhrichte im Uferbereich gekennzeichnet, submerse Vegetation fehlt hier bis auf Algenbewuchs meist. Vereinzelt kommen stark verlandete Gräben vor; dabei handelt es sich um Niedermoorgräben (mit geschlossener Röhrichtvegetation) und Flutrasengräben.

Hunte, Motzener Kanal, Doorgraben, Untere Ollen und einige Hauptgräben weisen meist nur schmale Röhrichtstreifen am Ufer auf.

An zwei Stellen kommen Land-Röhrichte vor: ein Schilf- und Wasserschwaden-Landröhricht außendeichs an der Hunte und ein Schilfröhricht im Umfeld der Fischteiche am Doorgraben. Gehölze säumen in erster Linie die Randbereiche der Siedlungen sowie Straßen- und Kanäle. Charakteristisch für das Plangebiet sind die Altholzbestände der Höfe mit Beständen der traditionell als Hofbäume verwendeten Eschen, Stieleichen, Kastanien, Linden oder Buchen. In heckenartigen Beständen an Wegen, Straßen und Gräben und Kanälen sind Eschen, Weiden, Erlen und Hybrid-Pappeln die häufigsten Baumarten, während die Strauchschicht u.a. aus Weißdorn, Hasel, Schwarzer Holunder und Feldahorn gebildet wird. Die Baumhecken am Doorgraben wurden 1999 größtenteils auf den Stock gesetzt, so dass nur einzelne Überhälter erkennbar sind. In den Baumreihen und Alleen an Straßen sind außer den bereits genannten Arten Berg- und Spitzahorn vertreten. Zwischen der Hannoverischen und der Warflether Hellmer sind 2 Parzellen mit Hybrid-Pappeln bestockt.

Viele Straßen, Wirtschaftswege und größere Gewässer werden von ungenutzten, regelmäßig gemähten Randstreifen gesäumt, auf denen Gras- und Staudenfluren siedeln. Ein hoher Anteil von Gehölzen und naturnahen Elementen, z.B. Staudenfluren, findet sich im Umfeld der Hofflächen. Unbefestigte Lehm- und Graswege in der Feldmark oder Flächen mit wassergebundener Decke (bei Huntebrück und Ranzenbüttel) werden von Trittrasen- und Pionierpflanzen besiedelt.

Huntebrück, Schlüte und Ranzenbüttel sind Reihensiedlungen mit überwiegend ländlich geprägtem Charakter. Die landwirtschaftlichen Produktionsanlagen, die Gewerbegebiete bei Huntebrück und Ranzenbüttel sowie die Kläranlage Ranzenbüttel weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf.

Die Biotope mit der höchsten Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen (und Tiere) sind die Krebscheren und die Niedermoor-Gräben, die Landröhrichte und die Binsen-



und Simsenrieder. Hohe Lebensraumbedeutung haben darüber hinaus alle Arten des nicht intensiv genutzten oder sogar teilweise verbrachten Feuchtgrünlands, die Marschgräben mit Wasserpest, Laichkraut, Röhricht oder Flutrasen sowie einige Gehölz-Biotoptypen. Biotope mit geringer bis sehr geringer Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen (und Tiere) sind zugleich Gebiete, in denen durch sehr intensive Nutzung eine ständige Beeinträchtigung und Gefährdung der noch verbliebenen Restlebensraumfunktion erfolgt. Von Verinselung sind wertvolle Lebensräume betroffen, wenn diese weiträumig von intensiv genutzten Flächen umgeben sind, die eine Zuwanderung von Organismen unterbinden oder erheblich erschweren. Fehlende Pufferzonen oder Immissionen (z.B. aus dem Straßenverkehr) beeinträchtigen die Lebensraumfunktion der Randlagen wertvoller Biotope.

Die Röhrichtflächen an den Stillgewässern bei Warfleth stehen unter dem Schutz des § 28 a NNatG (besonders geschütztes Biotop). Darüber hinaus erfüllen auch das Schilfröhricht mit Übergang zu Binsenried im Außendeichsbereich an der Huntebrücke sowie die Seggen-Feuchtwiese an Motzener Kanal und Doorgraben die Voraussetzungen zur Aufnahme in das Verzeichnis der nach § 28 a/b NNatG besonders geschützten Biotope. Weiterhin kann auch das im gesamten Plangebiet vorkommende mesophile Feuchtgrünland je nach Artenzusammensetzung diese Voraussetzungen erfüllen.

Weite Teile der offenen Grünlandflächen westlich von Berne sowie zwischen B 212 und K 217 (Weser) sind für den Naturschutz wertvolle Bereiche und erfüllen die Voraussetzungen zur Ausweisung als Naturschutzgebiet. Gefährdete Pflanzenarten wachsen im Grünland (Mäuseschwänzchen, Wiesen-Kümmel, Bunter Hohlzahn), vor allem aber an Graben- und z.T. auch an Straßenrändern (Wiesen-Pippau, Strauß-Gilbweiderich, Schwanenblume, Spitzblättriges und Haarblättriges Laichkraut, Röhri-ger Wasserfenchel, Gewöhnlicher Wasserschlauch, Krebschere, Quirliges Tausendblatt).

Die Lebensräume der Pflanzen sind wie die der Tiere empfindlich gegenüber Überbauung, Schadstoffeintrag, Veränderung des Kleinklimas und des Wasserhaushalts.

2.3.10.7.4 Boden

Die Wesermarsch liegt im Weser-Urstromtal. Der tiefere Untergrund wird von den Schichten des Oberen Zechsteins gebildet (Salzstöcke reichen bis ca. 200 m unter NN). Als Folge des nacheiszeitlichen Meeresspiegelanstiegs mit wechselnden Überflutungs- und Verlandungsphasen wurden bis zu 14 m mächtige Schichten aus Ton, Schluff und quarzreichem Feinsand mit unterschiedlichem Anteil an Calciumcarbonat und organischem Material abgelagert. Mittelalterliche Fluss-Ablagerungen, z.T. mit Brackwasser-Einfluss, bilden heute die oberste Bodenschicht. Mit dem Deichbau wurde die großflächige Sedimentation unterbunden, was zum Einsetzen der Bodenbildungsprozesse (u.a. Entsalzung, Entkalkung) führte. Innerhalb des Plangebiets sind ausschließlich Marschböden vertreten. Die Flussmarsch mit tonigen bis stark tonigen Böden mit hohen Schluffanteilen dominiert. Im direkten Umfeld der Hunte ist die Flussmarsch „unreif“, da die Bodenbildungsprozesse noch nicht abgeschlossen sind (NLFB 1962/1966).

Die Böden der typischen Flussmarsch haben eine hohe bis sehr hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit. Dieses variiert je nach Wasserhaushalt, welcher zum entscheidenden Faktor für die Ertragsfähigkeit wird (KUNTZE 1965).

In Folge intensiver Acker- und Grünlandbewirtschaftung befinden sich die Bodentypen im Plangebiet nicht mehr in naturnahem Zustand. Natürlicher Profilaufbau und Bodeneigenschaften sind durch Meliorationsmaßnahmen z.T. stark verändert. Auf intensiv genutzten Flächen können starke Entwässerung (z.B. durch Sackungen infolge Torf-Mineralisation) und hoher Einsatz von Pflanzenschutzmitteln ebenfalls zu Belastungen führen. Im Bereich von Siedlungen sind die Böden durch Überbauung, Eutrophierung, Entwässerung und Versiegelung sehr hoch vorbelastet. Entlang der B 212 werden Schadstoffe in den straßennahen Seitenraum eingetragen. Westlich des Motzener Kanals (Höhe Doorgraben-Ost) ist der Bodenhaushalt durch Anlage von Spülflächen und Bodenauftrag gestört (GFL 1994).

Die tonigen Marschböden weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verdichtung und mechanischer Belastung auf. Durch das hohe Filter- und Puffervermögen der Böden können sich Schadstoffe in großen Mengen anreichern, die bei erschöpfter Pufferkapazität freigesetzt werden. Deshalb besteht eine hohe Empfindlichkeit der Böden gegenüber Schadstoffeinträgen.

Bodenabbau wird nur nördlich von Harmenhausen betrieben (Sandgrube).

2.3.10.7.5 Wasser

Grundwasser

Die pleistozänen Ablagerungen aus saaleeiszeitlichen, glazifluviatilen Sanden unter holozänen Sedimenten bilden den Grundwasserleiter. Das Grundwasser ist gespannt, da es von den mächtigen, gering durchlässigen Deckschichten der Marsch am Aufstieg in oberflächennahe Bereiche gehindert wird.

Die mittleren Grundwasserstände schwanken zwischen 4 und 8 dm unter Flur während der Vegetationsperiode und sinken auch im Herbst/Winter kaum unter 8 bis 13 dm ab. Der Grundwasserstrom verläuft mit nur geringem Gefälle in Richtung Norden zur Weser. Die Grundwasserneubildungsrate ist gering: sie liegt im Plangebiet aufgrund der Mächtigkeit der holozänen Deckschicht und der hohen Verdunstungsrate der Grünlandvegetation bei maximal 100 mm/a und ist somit gering. Da Sickerwässer nur zu sehr geringen Anteilen bis zum eigentlichen Grundwasserleiter gelangen, stehen Landnutzung und Grundwasserqualität kaum in Beziehung zueinander. Die Qualität des Grundwassers ist durch eine starke Versalzung und einen hohen Eisen- und Humingehalt beeinträchtigt und lässt somit keine Trinkwassergewinnung zu (NLFB 1979). Vorbelastungen können von intensiver landwirtschaftlicher Nutzung ausgehen oder von Schadstoffeintrag aus Verkehrswegen oder im Siedlungsbereich verursacht werden. Im gesamten Plangebiet besteht (bei einer durchschnittlichen Grundwasserüberdeckung von 1 m) eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen.

Oberflächengewässer

Das engmaschige Netz von Oberflächengewässern wird aus künstlich angelegten Kanälen, Sieltiefs und Gräben sowie aus natürlich vorkommenden Flüssen gebildet. Im Planungsraum befinden sich die Fließgewässer Hunte (I. Ordnung) und Ollen (II. Ordnung). Beide Gewässer sind in weiten Abschnitten begradigt - ihre Ufer sind befestigt (künstlicher Uferverbau). Zwar ist die Hunte tidebeeinflusst, das Ein- und Ausströmen der Tide wird jedoch durch ein Sperrwerk gesteuert. Ebenso sind die Wasserstände in der Ollen durch Bauwerke reguliert. Die Ollen fließt nördlich von Berne in die Hunte; die Hunte mündet nördlich von Elsfleth in die Weser.

Im östlichen Abschnitt des Plangebiets liegt der Motzener Kanal. Er verbindet die Ollen mit der Weser (bei Katjenbüttel und Motzen). Parallel zu Ollen und Weser wurde der Doorgraben angelegt, der das Weserdeicher Fleth über den Motzener Kanal mit den südlich gelegenen Grabensystemen verbindet. Die Kanäle zeigen einen geraden, linienhaften Verlauf und haben zumeist steile Uferböschungen (Regelprofil). Zwischen den Flüssen und Kanälen wird der gesamte Raum durch eine Vielzahl von Gräben gekammert. Sie dienen der Zu- und der Entwässerung der Grünlandflächen und haben darüber hinaus auch viehkehrende Funktion. In trockenen Sommermonaten wird der Wasserspiegel durch Zuwässerung aus der Weser konstant gehalten. Die Fließgeschwindigkeit der Gräben, Sieltiefs und Kanäle ist gering, je nach Zu- oder Entwässerung kann die Fließrichtung wechseln. Deiche sichern das Binnenland ab.

Bei Ranzenbüttel und östlich der Warflether Hellmer befinden sich Fischteiche.

Die Hauptgewässer im Plangebiet sind kritisch belastet (Güteklasse II-III; Hunte und Unterer Ollen) bis stark verschmutzt (Güteklasse III, Doorgraben und Motzener Kanal) (STAWA BRAKE 1988). Die Oberflächengewässer im Plangebiet sind größtenteils künstlich entstanden, ihre Selbstreinigungskraft ist daher überwiegend gering. Die Hunte ist stark begradigt, eingedeicht, und ihre Ufer sind im Bereich des Plangebiets künstlich verbaut. Auch die anderen Gewässer zeigen befestigte Uferabschnitte und steile Uferböschungen. Bei allen Oberflächengewässern im Plangebiet wird von einer insgesamt mittleren Empfindlichkeit gegenüber Stoffeinträgen ausgegangen.

Alle Fließgewässer haben eine hohe Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Gewässerquerungen. Insbesondere Verrohrungen im Zuge von Straßen- und Wegedurchlässen verursachen eine funktionale Zerschneidung des Gewässersystems und bewirken eine Beeinträchtigung von Fischwanderungen und anderen tierökologischen Beziehungen.

2.3.10.7.6 Klima

Das ozeanisch geprägte Klima der Wesermarsch ist durch kühle, feuchte Sommer und milde, feuchte Winter gekennzeichnet. Die mittlere Jahresdurchschnittstemperatur beträgt 8,5 °C, bei einer mittleren jahreszeitlichen Schwankung von 15,5 - 16,0 °C. Die mittleren Jahresniederschläge liegen bei 700 mm mit einem Niederschlagsmaximum in Juli und August. Die mittlere Windgeschwindigkeit beträgt 5 - 6 m/s. Die Winde wehen überwiegend aus westlichen Richtungen. Die mittlere Vegetationszeit ist mit 225 Tagen/Jahr als lang einzustufen (BÜRO FÜR GRÜNORDNUNG UND LANDSCHAFTSPLANUNG MEIER 1994).

2.3.10.7.7 Luff

Die Grünlandflächen sind Frischluftentstehungsgebiete, allerdings verbleibt die Frischluft auf den ebenen Marschflächen überwiegend am Ort ihrer Entstehung. Die Windverhältnisse sind der maßgebliche Faktor zur Verbesserung der lufthygienischen Situation. Da abschirmende Vegetationsbestände im geplanten Trassenbereich weitestgehend fehlen, ist aufgrund der hohen Windgeschwindigkeiten von einer schnellen und guten Herabsetzung verkehrsbedingter Schadstoffkonzentrationen auszugehen (allerdings mit dem Nachteil weiträumiger Verteilung).

Im Umfeld der B 212 werden Schadstoffe in großen Mengen emittiert. Aufgrund hoher Windgeschwindigkeiten werden die Schadstoffe schnell abgeführt. Die Luftqualität ist trotz der Nähe zu emittierender Industrie im Ballungsraum Bremen günstig bis optimal.

2.3.10.7.8 Landschaft

Landwirtschaftliche Grünlandnutzung dominiert den gesamten Raum. Gliedernde Elemente sind die Reihensiedlungen und die Gehölze entlang von Straßen und Gewässern. Im Umfeld der geplanten B 212 n sind zwei Landschaftsbildtypen zu unterscheiden:

1. Grünland-Grabenareale der Stedinger Flussmarsch

Im östlichen Bereich des Plangebiets sind die offenen, großräumigen Grünland-Graben-Areale der Stedinger Flussmarsch mit Gehölzkulissen am Horizont landschaftsbildprägend. Die auf das 7./8. Jahrhundert zurückgehende Blockflur bestimmt mit unregelmäßigen Parzellenformen das Erscheinungsbild.

Die Marschlandschaft ist gekennzeichnet durch wenig bewegtes Relief (Höhen von 0,1 bis 1,3 m ü. NN). Dominierende Vegetationsform ist Grünland. Die Ausbildung eines umfangreichen, dichten Grabennetzes ist charakteristisch. Neben größeren und natürlichen Fließgewässern, wie die „Untere Ollen“ dominieren künstliche Sieltiefen und Kanäle (Motzener Kanal, Doorgraben). Gehölze finden sich vereinzelt als Kopfweidenbestände (an der Gansper Hellmer) oder gewässerbegleitend z.B. entlang des Doorgrabens. Wälder und Gehölze sind in der Marsch selten und für diesen Raum untypisch (Ausnahmen bilden zwei waldartige Gehölzpflanzungen südlich von Warfleth und verstreute Pappelreihen um Bettingbühren). In den Grünland-Grabenarealen sind weiträumige Blickbeziehungen möglich. Der Raum wird durch überwiegend befestigte Wege und Straßen erschlossen. Entlang der Weser (Kreisstraße K 217) verläuft der Weser-Radweg mit überregionaler Bedeutung.

2. Bandartige, lockere Siedlungsbereiche

Im Westen des Planungsabschnitts dominiert die bandartige, lockere Siedlungsstruktur der Ortschaften Schlüte, Schlüterdeich und Huntebrück entlang der B 212. Charakteristisch sind aufgereimte Höfe auf Einzel- oder Dorfwurten, die ihr historisches Erscheinungsbild behalten haben. Die Ortsränder sind überwiegend von Gehölzbeständen (Hecken / Baumgruppen / Obstwiesen) eingesäumt. Als besondere Eigenart sind die unmittelbar an Hofflächen angrenzenden, schmalen Streifenfluren zu nennen, deren Form auf die mittelalterliche Marschhufenkolonisation zurückgeht und sich bis heute annähernd unverändert erhalten hat. Blickbeziehungen werden durch

Gebäudeensemble und Gehölze unterbrochen. Teilflächen von besonderer Bedeutung für das Naturerleben sind im Plangebiet:

- die Gehölzvorkommen im Umfeld der Siedlungen und entlang von Straßen und Wegen,
- die zusammenhängenden Grünland-Graben-Areale westlich von Berne und im Umfeld des Doorgraben,
- die Feuchtwiesen südwestlich von Ganspe.

In diesen Bereichen dominieren Landschaftselemente mit hoher und sehr hoher Bedeutung für das Naturerleben wie Gehölze oder Flächen mit geringen Hinweisen auf menschliche Nutzung. Im Bereich beider Landschaftsbildtypen wirkt als Vorbelastung der Straßenverkehrslärm und die Zerschneidung durch Verkehrswege (B 212, B 74, L 875). Das Erscheinungsbild der Grünland-Graben-Areale der Stedinger Flussmarsch wird darüber hinaus durch eine weiträumig sichtbare 110-kV-Hochspannungsfreileitung beeinträchtigt, die das Gebiet parallel zum Doorgraben quert.

Die Flussmarsch ist empfindlich gegenüber untypischen Nutzungen (insbesondere flächenhafte Bebauung und Ackernutzung). Die großräumigen, offenen Grünlandbereiche südöstlich von Berne haben eine hohe Empfindlichkeit gegenüber optischen Beeinträchtigungen. Die Siedlungsränder sind gegenüber dem Verlust ortsbildprägender Strukturen (Gehölze, Gebäude, Wege) und die Zerschneidung von Wegeverbindungen hoch empfindlich. Hohe Dammlagen oder Bauwerke können darüber hinaus Sichtbeziehungen unterbrechen, die in diesem Landschaftsbildtyp insbesondere im Umfeld der Siedlungsrandbereiche bestehen.

2.3.10.7.9 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Planungsraum sind folgende kulturhistorisch bedeutende Landschaftselemente zu unterscheiden, die z. T. als archäologische Baudenkmale den Schutzbestimmungen des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes unterstehen (BÜRO FÜR GRÜNORDNUNG UND LANDSCHAFTSPLANUNG MEIER 1994):

1. Wurtten in der Flussmarsch (Dorf-, Gehöft- oder Einzelwurtten),
2. Deiche und
3. die Huntebrücke.

2.3.10.8 Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in tabellarischer Form

2.3.10.8.1 Erhebliche Beeinträchtigungen

In der nachfolgenden Tabelle werden die wesentlichen zu erwartenden Beeinträchtigungen dargestellt. Unterschieden werden

- anlagebedingte Auswirkungen (dauerhaft),
- betriebsbedingte Auswirkungen (dauerhaft) und
- baubedingte Auswirkungen (vorübergehend).



| Beeinträchtigte(r) Funktion/Wert | Ausmaß | Bewertungskriterien / BeeinträchtigungA anlagebedingt (dauerhaft)B be- triebsbedingt (dauerhaft)V baubedingt (vo- rübergehend) | Auswirkungen |
|-------------------------------------|---|--|--|
| MENSCH | Überschreitung der zulässigen Grenzwerte:A: Nachts max. 61 dB(A)B: Tags max. 68 dB(A) | B Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen | - In Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und dem Anteil an Schwerlastverkehr wer- den die trassennahen Bereiche verlärm.- Überschreitung der Im- missionsgrenzwerte an 6 Gebäud- seiten im unmittelbarer Nähe zur B 212n |
| | nicht quantifizier- bar | V Baubetrieb | - Störwirkungen / Immissio- nen durch Baubetrieb |
| TIERE | ca. 0,73 ha | V vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch den Baubetrieb | - Entzug von Lebensräu- men des Offenlandes- bau- bedingte Immissionen und Störun- gen |
| | 0,7 ha35 Stück | A Verlust von Ge- hölzbeständen mit mittlerer bis hoher Lebensraumbe- deutungA Verlust von Einzel-bäumen $\geq 10,5$ m | - Verlust artenreicher Le- bensräume von Tieren |
| | 0,8 ha | A Verlust von halbruderalen Gras- und Staudenfluren mit mittlerer bis hoher Lebensraumbe- deutung | - Verlust von arten- und blütenreichen Lebensräumen von Spinnen, Käfern, Faltern u.a. Wirbel- losen |
| | 0,1 m ² 3,5 ha | A Verlust von Röh- richt mit sehr hoher Lebens- raumbedeutung A Zerschneidung und Überbauung von Marschgräben mit hoher bis sehr hoher Lebensraumbe- deutung | - Verlust von Röhrichtbe- ständen - Zerstörung und Beein- trächtigung von Lebensräumen von Amphibien, Libellen u.a. Ge- wässerorganismen- Beeinträchti- gung von Leitlinien wandernder Tierarten |
| noch Tiere | 9,87 hanicht quantifizierbar | A Verlust von Grün- land-lebensräumen mit mittlerer bis hoher Lebens- raumbedeutungB Beein- trächtigung von Grünland- lebensräumen | - Verlust und Beeinträchti- gung arten- und blütenreicher Lebensräume von Spinnen, Käfern, Faltern u.a. Wirbellosen |



| | | | |
|-----------------------------|---|--|--|
| | Untere Olen, Motzener Kanal | A Beeinträchtigung von Fließgewässern als Lebensraum für Tiere durch Querungsbauwerke | - Änderung der Gewässermorphologie- Störung von Wanderbewegungen |
| | Funktionsverlust für 42 Brutpaare | B, Beeinträchtigung von Lebensräumen mit landesweiter Bedeutung für die Avifauna durch Lärmimmissionen | - Störung von Brutvögeln- Vertreibungseffekte |
| | nicht quantifizierbar | A, Zerschneidung von Lebens-B räumen bodengebundener Tiere im westlichen Abschnitt der B 212n | - Verinselung, Isolierung, Beeinträchtigung von Lebensräumen |
| PFLANZEN /VEGETATION | ca. 0,73 ha | V Zerstörung der Vegetation und Schadstoffeintrag durch den Baubetrieb | - vorübergehender Verlust verschiedener Vegetationsbestände (Grünland und Gräben)- mögl. Beschädigung von Gehölzen |
| | 0,7 ha 35 Stück | A Verlust von Gehölzbeständen mit mittlerer bis hoher Lebensraumbedeutung A Verlust von Einzelbäumen $\geq 10,5$ m | - Verlust standortheimischer Gehölze mit typischer Begleitvegetation- Verlust von Laub- und Obstgehölzen |
| | 0,8 ha | A Verlust von halbruderalen Gras- und Staudenfluren mit mittlerer bis hoher Lebensraumbedeutung | - Verlust von Standorten mit artenreicher Ruderalvegetation |
| | 0,1 m ² | A Verlust von Röhricht mit sehr hoher Lebensraumbedeutung | - Verlust von Röhrichtbeständen |
| | 3,5 ha 9,87 ha nicht quantifizierbar | A Zerschneidung und Überbauung von Marschgräben mit hoher bis sehr hoher Lebensraumbedeutung A Verlust von Grünland mit mittlerer bis hoher Lebensraumbedeutung B Beeinträchtigung von Grünlandlebensräumen | - Zerstörung wertvoller Grabenvegetation und Verminderung ihres Ausbreitungspotentials durch Zerschneidung - Verlust von Standorten mit artenreichem Grünland- Beeinträchtigung von Grünland durch Schadstoffakkumulation im Pflanzengewebe |



| | | | |
|------------------------------|------------------------|--|--|
| BODEN | 48,72 ha | A bleibende Flächeninanspruchnahme durch Straßen, Wirtschaftswege, Nebenanlagen und Restflächen | - Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche mit hoher Bodenfruchtbarkeit- irreversible Standortveränderung durch Überbauung- Verlust des belebten Oberbodens |
| | davon: 9,19 ha | A Neuersiegelung | - Verlust aller Funktionen des belebten Oberbodens (Grundwasserneubildung, Filter, Lebensraum für Bodenfauna, Pflanzenstandort) |
| | ca. 0,7 ha | V vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch Baubetrieb | - vorübergehender Flächenentzug (als Lebensraum)- Bodenverdichtung durch Baumaschinen und Bodenlagerung- Schadstoffeintrag durch Baumaschinen |
| | nicht quantifizierbar | B Schädigung durch Schadstoffimmissionen | - Schadstoff-Akkumulation mit Folgen für Bodenleben und Pflanzenwachstum |
| WASSER | 9,19 ha | A Neuersiegelung | - Verlust der Fläche für Grundwasserneubildung und Filterfunktion- Erhöhung des Oberflächenabflusses |
| | nicht quantifizierbar | Erhöhung des Risikos der Grundwasserverschmutzung durch Schadstoffeintrag B aus dem Kfz-Verkehr auf der B 212nV durch Kfz-Verkehr während des Baubetriebs | - Verunreinigung von Oberflächengewässern- Risiko von Grundwasserverunreinigungen durch Auswaschung von Schadstoffen aus dem Boden |
| | ca. 0,7 ha | V vorübergehende Flächeninanspruchnahme durch Baubetrieb | - Bodenverdichtung durch Baumaschinen und Bodenlagerung- Schadstoffeintrag durch Baumaschinen |
| | 4,4 ha | A Zerschneidung und Überbauung von Marschgräben | - Verlust von Retentionsraum |
| KLIMA / LUFT-QUALITÄT | keine Daten vorliegend | B Schadstoffimmissionen | - erhöhte Luftverunreinigung (Stickoxide, Schwermetalle, Stäube etc.) |



| | | | | |
|---|--|--|--|---|
| LANDSCHAFTS- BILD/ERHOLUNG | visueller Auswirkungsbereich; nicht quantifizierbar | A desB durch Überführungsbauwerke und Landschaftswall | Beeinträchtigung des Landschaftsbilds | - horizontbegrenzende Wirkung- Unterbrechung von Sichtbeziehungen- Verstärkung der Fremdkörperwirkung der Trasse |
| | nicht quantifizierbar | V | Baubetrieb | - Störwirkungen / Immissionen durch Baumaschinen |
| | 85 Einzelbäume | A | Verlust landschaftsbildprägender Strukturen an Querungsbauwerken | - Verstärkung der Fremdkörperwirkung der bestehenden Wege und Straßen |
| | nicht quantifizierbar | B | Verlärmung von Bereichen mit Bedeutung für die Naherholung | - Verlärmung und Beunruhigung von für die Naherholung relevanter Bereiche |
| | visueller Auswirkungsbereich | A derB | Fremdkörperwirkung Trasse | - Trasse wirkt als Störkörper in der Landschaft (technisches Bauwerk) |
| KULTUR- UND SONSTIGE SACH- GÜTER | keine Beeinträchtigung zu erwarten | | | |

2.3.10.8.2 Positive Auswirkungen

Durch die Verlegung der B 212 wird die Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht. Ein deutlicher Sicherheitsgewinn ist auch auf der entlasteten Ortsdurchfahrten zu erwarten. Für die Anwohner an der Bundesstraße B 212 in Berne werden durch den Bau der Ortsumgehung die Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeinträge sowie Erschütterungen aus dem Kfz-Verkehr reduziert.

2.3.10.9 Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen

2.3.10.9.1 Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz

Zur Minimierung erheblicher zu erwartender Beeinträchtigungen sind - bezogen auf sämtliche Schutzgüter - die im folgenden genannten entwurfstechnischen und landschaftspflegerischen Maßnahmen vorgesehen:

- Die Brückenbauwerke an Hunte, Unterer Ollen und Motzener Kanal erhalten eine möglichst große lichte Weite und zusätzlich seitliche Bermen, um ihre Durchlässigkeit für Tiere zu erhöhen.
- Die Gradienten der B 212 n wird zur Minimierung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes so niedrig wie möglich gehalten (auch bei den Überführungsbauwerken).
- Die B 212 n wurde im Bereich Huntebrücker Hellmer nach Norden geschoben, um Beeinträchtigungen des südlich angrenzenden Wiesenvogellebensraumes zu minimieren.



- Die Bettingbührener Straße wird auf der Westseite der vorhandenen Trasse überführt, um den Verlust von Gehölzen und wertvollen Pflanzen zu minimieren.
- Die Kreuzung B 212 n / B 74 wird in Form eines Kreisverkehrsplatzes gestaltet, um weniger Fläche in Anspruch zu nehmen und gleichzeitig die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds zu minimieren.
- Auf einer Länge von ca. 430 m westlich der B 74 nahe der Siedlung Ranzebüttel ist ein Landschaftswall vorgesehen, um die dort bestehenden Wohngebäude zu schützen. Die Immissionsgrenzwerte werden hier nur erreicht, nicht überschritten. Weiterhin reduziert der Landschaftswall die Ausbreitungsentfernung der emittierten Schadstoffe. Auch im Hinblick auf eventuell weitere Verkehrsmengensteigerungen und die Entwicklungsmöglichkeit der Baugebiete soll der Wall vorgesehen werden.
- Um die Verunreinigung des Bodens durch Schadstoffe im Straßenseitenraum zu verringern, wird auf gesamter Länge der Trasse eine Röhrichtberme angelegt, in der Schadstoffe besser abgebaut werden können.
- Auf gesamter Trassenlänge werden insgesamt 9 Gewässerdurchlässe mit beidseitigen Trockenbermen als Querungshilfe für Amphibien und Kleinsäuger gebaut.
- Zur Verringerung der Auswirkungen auf Wasserhaushalt und Wasserqualität werden die Fahrbahnabwässer in eine 2 m breite und 0,3 m tiefe Mulde geleitet, wo sie z. T. versickern und z. T. verdunsten. Nur bei Starkregenereignissen gelangt das überlaufende Wasser über den rd. 2 m breiten Röhrichtstreifen in das Grabensystem, wobei ein Teil der Schadstoffe im Bereich des Röhrichtstreifens ausgefiltert wird.
- Um die visuelle Fernwirkung des Straßenverkehrs einzuschränken, sind zwischen Baubeginn und B 74 auf den Dammböschungen der Überführungsbauwerke und der B 212 n Strauchpflanzungen vorgesehen (M. Nrn. A 5.1 bis A 5.6).
- Mit dem Bau von Überführungen bleiben bestehende Wegeverbindungen weitgehend erhalten.
- Um Beeinträchtigungen während der Bauausführung zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten, werden die folgenden Schutzmaßnahmen ergriffen:
 - Der Schutz von durch Bauarbeiten gefährdeten Bäumen, Gehölzbeständen und anderen Lebensräumen mit hoher und sehr hoher Lebensraumbedeutung erfolgt gemäß DIN 18920 und RAS-LP4 (M. Nrn S 4.1 bis S 4.10).
 - Rodungsarbeiten werden nicht in der Zeit vom 1. März bis 30. September durchgeführt, bei Bäumen mit Horsten nicht in der Zeit vom 1. Februar bis 30. September (M. Nr. S 1).
 - Die zu überbauenden Gewässerabschnitte werden vom Bauwerk ausgehend schonend verfüllt, um bewegungsfähigen Organismen die

Flucht zu ermöglichen (Durchführung nicht während der Winterruhe, M. Nr. S 2).

- Die Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsstreifen werden auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert und - wenn möglich - in Bereichen mit geringer Lebensraumbedeutung realisiert. Der Sanddamm wird im „Über-Kopf-Verfahren“ geschüttet. Da sämtliche Transporte über den Damm erfolgen, sind gesonderte Baustraßen nicht erforderlich. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt (M. Nr. S 3).

2.3.10.9.2 Art und Umfang von unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen

Die unvermeidlichen erheblichen Umweltbeeinträchtigungen sind in Kapitel 2.3.9.10.1, unter den Punkten „Menschen“, „Tiere“, „Pflanzen/Vegetation“, „Boden“, „Wasser“, „Klima/Luftqualität“, „Landschaft (Landschaftsbild/ Erholungseignung)“ sowie „Kultur- und sonstige Sachgüter“ aufgeführt.

2.3.10.9.3 Ausgleichsmaßnahmen

Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen dienen

- der Schaffung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere als Ausgleich für die Lebensraumzerstörung,
- der Einbindung des Straßenbauwerks in die Landschaft,
- dem Ausgleich der Beeinträchtigungen von Boden, Wasser und Klima/Luftqualität

Mit derselben Maßnahme können mehrere Ziele verfolgt werden.

- Der Verlust von Gehölzen und Einzelbäumen wird durch 5,24 ha Strauchpflanzung auf Böschungen und angrenzenden Flächen sowie durch Pflanzung insgesamt 172 Laubbäumen auf den entsiegelten Flächen der B 212 kompensiert (M.Nrn. A 8.1, A 8.2). Zwischen der L 865 und Hunte werden 37 Eichen gepflanzt. Im Bereich zwischen Hunte und dem Ortseingang Berne ist die Pflanzung von 142 Eichen vorgesehen.
- Als Ausgleich für den Verlust von Grünland wird auf einer Fläche von insgesamt 135 ha bei Hiddigwarden und am Motzener Kanal teilweise intensiv genutztes Grünland extensiviert (M.Nrn. A 13.1, A 14.1). Durch geringere Stoffeinträge aus der landwirtschaftlichen Nutzung und spätere Mahdtermine wird der Grünlandlebensraum aufgewertet.
- Auf den Böschungsflächen der Bundesstraßen B 212 und B 74, entlang von Wegen und beidseitig der „Untere Ollen“ gehen halbruderale Gras- und Staudenfluren verloren. Auf den entsiegelten Flächen der Bundesstraße B 212 und den entsiegelten Wirtschaftswegen werden zum Ausgleich auf 1,15 ha artenreiche Gras- und Staudenfluren entwickelt oder Flächen bleiben der Sukzession überlassen (0,17 ha; M. Nrn. A 10.1 und A 10.2 sowie A 11.1 - A 11.3).
- Um den Verlust von Marschgräben zu kompensieren, wird zwischen Doorgraben und B 212 n auf einer Länge von 3,8 km eine ca. 20 m breite Berme ange-



legt (unterschiedliche Wasserstände durch Ausschleichen von Mulden, Initialpflanzung von Röhricht, Entwicklung feuchter Hochstaudenfluren), (8,74 ha; M. Nr. E 9.8). Die Gräben (ca. 3000 lfm) im Bereich der Ausgleichsflächen Motzener Kanal und bei Hiddigwarden werden mittels reduziertem Stoffeintrag und Wasserstandsregulierung in ihrer Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere aufgewertet (M. Nrn. A 13.2 und A. 14.2).

- Östlich der B 212 n wird als Ausgleich für zerstörte Röhrichtflächen (am südlichen Hunteufer und an den Fischteichen westlich von Huntebrück) eine Röhrichtfläche von 0,38 ha durch Initialpflanzung neu angelegt (M. Nr. A 9.2).
- Da fünf Wiesenvogelbrutgebiete landesweiter Bedeutung durch Lärmimmissionen beeinträchtigt werden, wird der Lebensraum der Wiesenbrüter in den Ausgleichsflächen bei Hiddigwarden und am Motzener Kanal aufgewertet. Die Maßnahmen auf insgesamt 135 ha umfassen Grünlandextensivierung, Wasserhaltung und die Entfernung von Gehölzen (M. Nrn. A 13.1 bis A 13.3, A 14.1 bis A 14.3).
- Das Anlegen einer rd. 2 m breiten Röhrichtberme beiderseits B 212 n wirkt sich positiv auf die Vernetzung von Lebensräumen bodengebundener Tiere aus (2 ha, M. Nrn. A 9.1, A 9.4).
- Zum Ausgleich der Bodenversiegelung und -überschüttung werden insgesamt 1,66 ha Straßenfläche (B 212, B 74, Bettingbührener Straße, Wirtschaftswege) entsiegelt (M. Nrn. A 7.1 bis A 7.8). Das anfallende Material wird – soweit möglich – aufbereitet und für den Straßenbau verwendet oder schadlos entsorgt.
- Durch Extensivierung von 67,8 ha Grünlandflächen beiderseits des Motzener Kanals werden Böden aus der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung genommen und damit die Stoffeinträge in den Boden reduziert (M. Nr. A 13.1). In der Ausgleichsfläche Ib bei Hiddigwarden - Doorgraben werden 67,6 ha Grünlandflächen extensiviert (M. Nr. A 14.1). Damit reduziert sich der Stoffeintrag aus der landwirtschaftlichen Nutzung und der Boden wird aufgewertet.
- Die Trasse wird durch folgende Maßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden:
 - Anlage einer überwiegend beidseitigen Röhrichtberme entlang der gesamten Trasse und weiterer Röhrichtpflanzungen im trassennahen Bereich sowie zwischen Doorgraben und B 212 n (M. Nrn. A 9.1 - A 9.7, E 9.8),
 - Strauchpflanzungen auf der Trasse vorgelagerten Flächen sowie auf den Böschungsfächen der Überführungsbauwerke (M. Nrn. A 5.1 - A 5.6) und
 - Pflanzung von Laubbäumen auf den entsiegelten Flächen der B 212 (M. Nrn. A 8.1, A 8.2).
- Durch die Pflanzung von Laubbäumen zwischen der Hunte und Berne werden neue landschaftsbildprägende Strukturen als Ausgleich für zerstörte straßenbegleitende Gehölze geschaffen (172 Bäume; M. Nr. A 8.2).



- Neuanlage von Marschgräben und Aufweitung des Grabenprofils
- Entsiegelung eines Wirtschaftsweges am Motzener Kanal
- Gehölzpflanzungen entlang der neuen Hannöverschen Hellmer

2.3.10.9.4 Art, Umfang und Dauer nicht ausgleichbarer erheblicher Beeinträchtigungen

Die wesentlichen durch den geplanten Straßenneubau zu erwartenden Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild können durch die vorgesehenen Maßnahmen minimiert und/oder ausgeglichen werden.

Nicht bzw. nur unvollständig ausgleichbar sind die folgenden Beeinträchtigungen:

- Versiegelung von Flächen mit Verlust von belebtem Oberboden (K. Nr. K 2),
- Beeinträchtigung des Motzener Kanals als Lebensraum von Tieren (K. Nr. K 12.2),
- Zerschneidung von Lebensräumen bodengebundener Tiere (K. Nr. K 11) und die
- immissionsbedingte Beeinträchtigung von Bereichen mit besonderer Bedeutung für die Naherholung (K. Nr. K 17).

2.3.10.9.5 Ersatzmaßnahmen gemäß § 12 NNatG

Zur vollständigen Kompensation der nach Realisierung der Vorkehrungen zur Vermeidung und zum Schutz sowie nach Verwirklichung der Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind - die Zulässigkeit des Eingriffs vorausgesetzt - folgende Ersatzmaßnahmen erforderlich:

Für diese verbleibenden Beeinträchtigungen sind großflächige Vernetzungen wertvoller Wiesenvogellebensräume bei Hiddigwarden und beiderseits des Motzener Kanals vorgesehen (M. Nrn. A 13.1 bis A 13.3, A 14.1 bis 14.3). Diese Maßnahmen erfüllen gleichzeitig einen Ausgleich für die Beeinträchtigung von Vogellebensräumen (K. Nrn. K 10.1 - K 10.5). Da die Ausgleichsfunktion der Maßnahme überwiegt, ist sie insgesamt als „A“ = Ausgleichsmaßnahme eingestuft worden.

Mit weiteren landschaftspflegerischen Maßnahmen, wie dem Herausnehmen von Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung zur naturnahen Anlage eines Retentionsraumes (M. Nr. E 9.8) und der Uferrandgestaltung am Doorgraben (M. Nr. A 12) sowie der Extensivierung von Grünland am Motzener Kanal werden die betroffenen Werte und Funktionen des Naturhaushaltes in ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt. Eine Kompensation für die immissionsbedingte Beeinträchtigung von Bereichen mit besonderer Bedeutung für die Naherholung ist nicht möglich.

2.3.10.9.6 Tabellarische Gegenüberstellung der erheblichen Umweltbeeinträchtigungen und der vorgesehenen Maßnahmen

| Beeinträchtigung / Konflikte | | Vorkehrungen zur Vermeidung / zum Schutz | Kompensation | |
|---|---|--|---|-----------------|
| Beurteilung der Beeinträchtigung (A = anlagebedingt) (B = betriebsbedingt) (V = baubedingt) | Ausmaß | | Ausgleichsmaßnahmen | Ersatzmaßnahmen |
| Mensch | | | | |
| Verlärmung von Wohnbereichen (Überschreitung der zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV) (V), (B) | Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an 6 Gebäuden | passiver Lärmschutz | Eine weitere Reduzierung der Verlärmung ist nicht durch landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen zu erreichen. | |
| Beeinträchtigung von Bereichen mit Bedeutung für die Naherholung durch Verlärmung und Zerschneidung: <input type="checkbox"/> zwischen Berne und Bettingbühren sehr hoch <input type="checkbox"/> südlich des Doorgrabens hoch <input type="checkbox"/> [V], [B] | 50 dB(A)-Isophone im Abstand zur geplanten Trasse: ca. 400 m | alle für die Naherholung relevanten Wegeverbindungen bleiben erhalten (Bau von Überführungen) Anlage eines Landschaftswalles bei Ranzenbüttel | Eine weitere Reduzierung der Verlärmung ist nicht durch landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen zu erreichen. | |
| Tiere und Pflanzen | | | | |
| mögliche Beschädigung von Bäumen durch den Baubetrieb (V) | gesamter Bauabschnitt | Schutz von Bäumen; M.Nrn. S 4.1 - S 4.7 | -- | -- |
| Verlust von Gehölzen mit mittlerer und hoher Lebensraumbedeutung + Einzelbäumen $\geq 10,5$ m (A) | 0,71 ha Gehölze (davon 0,53 ha Obstwiese) 35 Einzelbäume | Rodungsarbeiten außerhalb der Vegetationsperiode: M.Nr. S 1 | Strauchpflanzungen; 5,24 ha M.Nrn. A 5.1, A 5.2, A 5.5 Anlage von zwei Obstwiesen; 0,54 ha M.Nrn. A 15.1, A 15.2 Pflanzung von Laubbäumen auf der entsiegelten Fläche der B 212; 179 Stück M.Nrn. A 8.1, A 8.2 | -- |
| Verlust und Beeinträchtigung von Grünland mit mittlerer und hoher Lebensraumbedeutung (A) | 9,87 ha | -- | Extensivierung von Grünland im Bereich der Ausgleichsflächen bei Hildigwarden und am Motzener Kanal (Aufwertung als Lebensraum); 135 ha M.Nrn. A 13.1, A 14.1 | -- |



| | | | | |
|---|----------------------------------|--|--|--|
| Verlust von halbruderalen Gras- und Staudenfluren mit mittlerer und hoher Lebensraumbedeutung entlang von Straßen und Wegen (A) | 0,81 ha | -- | Entwicklung artenreicher Gras- und Staudenfluren auf entsiegelten Flächen; 1,15 ha M.Nrn. A 11.1 - A 11.3 Sukzession auf entsiegelten Restflächen; 0,17 ha M.Nrn. A 10.1, A 10.2 | -- |
| Überschüttung von Marschgräben mit mittlerer bis sehr hoher Lebensraumbedeutung (A) | 35,1 ha | Schonende Verfüllung der Gräben vom Bauwerk aus M.Nr. S 2 | Anlage einer Berme zwischen Doorgraben und B 212n; 3,8 km lang, ca. 20 m breit (Ausschieben von Blänken, Initialpflanzung von Röhricht, Entwicklung feuchter Hochstaudenfluren); 8,74 ha M.Nr. E 9.8 Aufwerten von Gräben im Bereich der Ausgleichsflächen am Motzener Kanal und bei Hiddigwarden (red. Stoffeintrag, Wasserstandsregulierung); ca. 3.000 lfm M.Nr. A 13.2, A 14.2 | -- |
| Verlust von Röhricht mit sehr hoher Lebensraumbedeutung (A) | 0,1 ha | -- | Neuanlage einer Röhrichtfläche (Initialpflanzung) östlich der B 212 n 0,38 ha M.Nr. A 9.2 | -- |
| Beeinträchtigung von Lebensräumen mit landesweiter Bedeutung für die Avifauna (Wiesenvögel): Abschnitt 1 westlich Berne Abschnitt 2 östlich Bettingbüren Abschnitt 3 östlich Kläranlage Ranzenbüttel Abschnitt 4 nordwestlich Motzener Kanal Abschnitt 5 südöstlich Motzener Kanal (A), (B) | Anzahl betroffener Brutpaare: 42 | -- | Aufwertung von Grünland als Lebensraum für Vögel im Zuge der Ausgleichsflächen bei Hiddigwarden und am Motzener Kanal (Extensivierung, Wasserhaltung, Entfernung von Gehölzen); 135 ha M.Nrn. A 13.1 - A 13.3, A 14.1 - A 14.3 | -- |
| Zerschneidung von Lebensräumen bodengebundener Tiere (A), (B) | nicht quantifizierbar | -- | Vernetzung von Lebensräumen durch Anlage einer Röhrichtberme südlich/beiderseits der B 212n; 2,52 ha M.Nrn. A 9.1, A 9.3, A 9.4 | Vernetzung von Lebensräumen; Extensivierung von Grünland; 135 ha; M.Nrn. A 13.1, A 13.2, A 14.1, A 14.2 |
| Beeinträchtigung von Fließgewässern als Lebensraum von Tieren (A) | Unterer Ollen und Motzener Kanal | -- | Uferrandgestaltung am Doorgraben; 3,8 km Länge; M.Nr. A 12 | Uferrandgestaltung am Doorgraben; 3,8 km Länge; M.Nr. A 12 |



| | | | | |
|--|--|---|---|--|
| Vorübergehende Flächeninanspruchnahme während des Baubetriebs (Flächen mit geringer und mit Gräben geringer, mittlerer und hoher Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere (V)) | 0,7 ha Intensivgrünland und Grünlandansaat 0,05 ha Gräben | Reduzierung der Baustelleneinrichtungsflächen und des Arbeitsstreifens Herstellen des ursprünglichen Zustandes nach Beendigung der Baumaßnahme: M.Nr. S 3 | -- | -- |
| Boden | | | | |
| Überbauung von belebtem Oberboden mit hoher bis sehr hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit (A) | 48,72 ha (davon: 9,19 ha versiegelt; 39,53 ha überschüttet) | -- | Entsiegelung: 1,66 ha; M.Nrn. A 7.1 - A 7.8 Extensivierung von Grünlandflächen (Aufwertung von Böden durch Reduzierung von Stoffeinträgen aus der landwirtschaftlichen Nutzung) 67,8 ha M.Nr. A 13.1 | Herausnahme von Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung am Doorgraben; 8,74 ha M.Nr. E 9.8 |
| Beeinträchtigung von Böden durch Schadstoffeintrag aus dem Kfz-Verkehr; Böden reichern Schadstoffe überwiegend an (B), (V) | nicht quantifizierbar | Beeinträchtigungen des Bodens liegen überwiegend im Bereich der Straßenseitenraumgestaltung (ca. 10 m beidseits der B 212n) | Extensivierung von Grünlandflächen (Aufwertung von Böden durch Reduzierung von Stoffeinträgen aus der landwirtschaftlichen Nutzung) 67,6 ha M.Nr. A 14.1 | -- |
| Vorübergehende Flächeninanspruchnahme während des Baubetriebs (V) | ca. 0,75 ha | Reduzierung der Baustelleneinrichtungsflächen und des Arbeitsstreifens; Herstellen des ursprünglichen Zustandes nach Beendigung der Baumaßnahme: M.Nr. S 3 | -- | -- |

| | | | | |
|--|---------|----|---|----|
| Wasser | | | | |
| Herabsetzen der Grundwasserneubildungsrate (ist im gesamten Plangebiet mit max. 100 mm/a gering) (A) | 9,19 ha | -- | Entsiegelung: 1,66 ha M.Nrn. A 7.1 - A 7.8 es verbleibt keine erhebliche Beeinträchtigung | -- |



| | | | | |
|--|-----------------------|---|---|----|
| Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffeintrag aus dem Kfz-Verkehr in Bereichen mit mittlerer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen | nicht quantifizierbar | Versickerung und Verdunstung der Fahrbahnabwässer in Mulden | Extensivierung von Grünlandflächen (Reduzierung von Stoffeinträgen aus der landwirtschaftlichen Nutzung) | -- |
| Beeinträchtigung der Oberflächengewässer durch Abgabe von Schadstoffen über das Fahrbahnabwasser in das Grabensystem (B), (V) | nicht quantifizierbar | bei Starkregenereignissen: Ausfiltrierung im Bereich des Röhrichtstreifens (Schwebstoffe) Abbau der organischen Stoffe (Öle) in den Mulden und im Röhrichtstreifen (M.Nr. A 9.1, A 9.3, A 9.4) | 67,6 ha M.Nr. A 14.1 | |
| Verlust von Retentionsraum durch Überschüttung von Gräben (A) | 4,41 ha | -- | Schaffen von Retentionsraum im Bereich der neu anzulegenden Röhrichtfläche am Doorgraben 8,55 ha M.Nrn. E 9.8 | -- |
| Vorübergehende Flächeninanspruchnahme während des Baubetriebs (V) | ca. 0,75 ha | Reduzierung der Baustelleneinrichtungsflächen und des Arbeitsstreifens; Herstellen des ursprünglichen Zustands nach Beendigung der Baumaßnahme: M.Nr. S 3 | -- | -- |
| Klima/Luft | | | | |
| Anreicherung von Schadstoffen aus dem Kfz-Verkehr in der Luft (B), (V) | nicht quantifizierbar | Eine Minimierung von Schadstoffen ist nur mittels weiterer Schutzmaßnahmen an den Fahrzeugen selber möglich | -- | -- |
| Landschaft | | | | |
| Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Fremdkörperwirkung der Trasse (A) | nicht quantifizierbar | -- | Strauchpflanzungen auf den Böschungen der B 212n (im westlichen Abschnitt des Bauvorhabens) M.Nrn. A 5.1 - A 5.3, A 5.5, A 5.6 Einbindung der Trasse durch Pflanzung von Laubbäumen, Anlage einer Röhrichtberme entlang der gesamten Trasse und Anlage einer Röhrichtfläche zwischen Doorgraben und B 212n M.Nrn. A 8.1, A 8.2, A 9.1-9.7, E 9.8 | -- |



| | | | | |
|--|--|----|---|----|
| Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Überführungsbauwerke (A) | 2 Bauwerke (mit Höhen bis zu 7,50 - m) | -- | Strauchpflanzungen auf den Böschungen der Überführungsbauwerke (im westlichen Abschnitt des Bauvorhabens) M.Nrn. A 5.1 - A 5.4 | -- |
| Verlust landschaftsbildprägender Strukturen: <input type="checkbox"/> am Huntebrücker Hellmer <input type="checkbox"/> an der B 74 (Weserstraße) <input type="checkbox"/> am Warflether Hellmer (A) | 55 Bäume 26 Bäume 4 Bäume | -- | Pflanzung von Laubbäumen zwischen der Hunte und Berne zum Aufbau landschaftsbildprägender Strukturen 142 Bäume M.Nr. A 8.2 | -- |
| Kultur- und sonstige Sachgüter | | | | |
| keine Beeinträchtigungen zu erwarten | -- | -- | -- | -- |

2.3.10.10 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt in den Fällen, in denen es an Standards fehlt, somit als bewertende Darstellung der Umwelt(gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbaleren Sinne. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

2.3.10.11 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 in der jeweils gültigen Fassung. Orientierungswerte hinsichtlich Luftschadstoffen enthalten die 22. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualitätskriterien und Luftschadstoffe (vgl. oben Ziffer 2.3.6.4). Hilfsweise können die Orientierungswerte der technischen

Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 hinzugezogen bzw. aus sonstigen technischen Regelstandards abgeleitet werden (z. B. aus der VDI-Richtlinie zur Einwirkung von Schwingungen auf den Menschen – VDI 4150 – oder die für Straßenbauvorhaben grundsätzlich nicht einschlägige DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –).

Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde und der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist.

Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB).

Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Gehörschäden durch die hier zu beurteilende Maßnahme durch Verkehrslärm sind nicht zu befürchten. Das Vorbeifahren einzelner Fahrzeuge kann zwar zu gewissen Spitzenpegeln führen, der Dauengeräuschpegel überschreitet jedoch auch am Fahrbahnrand nicht die kritische Grenze von 80 dB(A). Die Wirkung von Verkehrsgeräuschen liegt im physischen / physiologischen und psychischen / psychologischen Bereich und äußert sich vor allem durch Störung von Schlaf und Entspannung, der verbalen Kommunikation und Belästigungsreaktionen. Störungen des Allgemeinbefindens durch Verkehrslärm sind also durchaus von einer höheren Intensität an möglich (vgl. im einzelnen: Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, 2. Auflage, Kap. 1.2). Die festgestellte Planung führt nicht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden weitgehend eingehalten. An den wenigen Häusern, wo dies nicht der Fall ist, wird für passiven Lärmschutz Sorge getragen (vgl. die Ausführungen unter Ziffer 2.3.6.2).

Im Hinblick auf Luftschadstoffe kann es bei starker Intensität ebenfalls zu gesundheitliche Beeinträchtigungen kommen. Es gibt aber keine genauen wissenschaftlichen Erkenntnisse über Schwellenwerte und das Zusammenwirken verschiedener Faktoren, vor allem keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Eine Gesundheitsschädigung durch Luftverunreinigungen wird angenommen, wenn durch unmittelbare Einwirkung luftverunreinigender Stoffe funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus eingetreten sind, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten (vgl. Speyerer Forschungsberichte Nr. 65, Dr. Udo Steiner, „Die Beschränkung von Luftverunreinigungen an Straßen in der straßenrechtlichen Planfeststellung“, unter Hinweis auf die VDI-Richtlinie 2310).

Die Immissionen durch Schadstoffe liegen im vorliegenden Fall größtenteils unterhalb aller bekannten Richt- und Orientierungswerte (vgl. Unterlage 11.LuS des festgestellten Plans sowie die Ausführungen unter Ziffer 2.3.6.4).

Zusammenfassend betrachtet ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12

UVPG zu bewerten, da Gesundheitsgefahren nicht bestehen und Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten bzw. durch entsprechende Maßnahmen eingehalten werden.

2.3.10.12 Tiere

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff. NNatG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 des festgestellten Plans).

Die betriebsbedingten Auswirkungen sowohl durch Lärm als auch durch Luftschadstoffe sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Tierwelt nicht unerheblich. Die Straßenrandbereiche sind als entwertet anzusehen. Aufgrund dieser Beeinträchtigungen ist ein Funktionsverlust in Straßennähe insbesondere für die vorkommende Avifauna anzunehmen.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Licht werden nicht als erheblich angesehen, da es sich überwiegend um Lichtquellen durch Kraftfahrzeuge handeln wird, so dass nachtaktive Tiere (z. B. Insekten) nicht übermäßig angelockt werden.

Die fachgesetzlich bereits im NNatG vorgesehene Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation hat einen hohen Standard, der eine hinreichend genaue Einschätzung der Umweltauswirkungen und Bewertung unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge erlaubt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen. Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem NNatG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Tiere z.T. ausgleichbar oder aber ersetzbar. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.2 wird verwiesen.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. 12 UVPG bewertet, da weiterhin Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 11 NNatG (siehe oben unter 2.3.5.2.3) und der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.3.10.13 Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff. NNatG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 des festgestellten Plans).

Vor allem handelt es sich um anlagebedingte Vegetationsverluste, die Überbauung von Böschungflächen mit Ruderalstrukturen und Verlust von straßenbegleitenden Gehölzbeständen mit den damit einhergehenden Funktionsverlusten dieses Biotop-typs. Betriebsbedingte Einwirkungen auf Pflanzen ergeben sich durch Schadstoffim-missionen im Nahbereich des Fahrbahnrandes, die jedoch teilweise von dem vorge-

sehenen Landschaftswall wie auch die überwiegend vorgesehenen Bermen abgeschirmt bzw. aufgenommen werden.

Zur fachgesetzlichen Eingriffsregelung wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen. Wie sich auch aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem NNatG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Pflanzen (auf das Schutzgut Pflanzen) nicht so schwerwiegend, dass nicht ein Ausgleich des Eingriffes möglich wäre. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor.

2.3.10.14 Boden

Die anlage- und baubedingten Auswirkungen sind, wie in den Antragsunterlagen bzw. im Verfahren nachvollziehbar dargelegt, nach § 7 NNatG als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Diese Auswirkungen führen insbesondere zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung sowie zu einer temporären Inanspruchnahme / Beeinträchtigungen im Bereich der Arbeitsstreifen. Durch die vorgesehene Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen ergeben sich zusätzliche Entlastungswirkungen.

Aufgrund des LBP und der dazu erfolgten Prüfungen und Stellungnahmen, insbesondere der Unteren Naturschutzbehörde, kann baubedingt davon ausgegangen werden, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen insgesamt auch ein Ausgleich i. S. d. § 10 NNatG erreicht wird.

Es verbleiben allerdings anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere aufgrund der Neu-Versiegelung und dauerhaften Flächeninanspruchnahme, welche allerdings in dem gebotenen Umfang kompensiert werden.

Im Hinblick auf die betriebsbedingten Auswirkungen ist eine Bewertung für das Schutzgut Boden problematisch, da es zur Zeit keine Immissionsgrenzwerte für Luftverunreinigungen im Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen gibt und somit auch keine gesetzlichen Wertmaßstäbe für die über den Luftpfad resultierenden Beeinträchtigungen des Bodens bestehen. Mit der durchgeführten Luftschadstofftechnischen Untersuchung wird allerdings die zu erwartende Luftverunreinigung unter Berücksichtigung bekannter Vorbelastungen ausgewiesen und mit relevanten Immissionswerten verglichen (z. B. 22. BImSchV, TA Luft; vgl. Abschnitt 2.3.6.4).

Die ermittelten Prognosewerte führen zu keiner Grenzwertüberschreitung und werden für den überhaupt nachweisbaren Bereich (ca. 10 m beidseits der Straße) und auch für den in den Antragsunterlagen berücksichtigten Bereich (bis max. 200 m) nach heutigem Kenntnistand nicht als Eingriff nach § 7 NNatG bewertet.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da diese Beeinträchtigungen nicht erheblich oder durch die bereits vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt ausgleichbar i. S. d. § 10 NNatG sind.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. 12 UVPG bewertet, da Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 11 NNatG (siehe oben unter 2.3.5.2.3) und der vorgesehenen, fachlich ge-



eigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.3.10.15 Wasser

Vor allem handelt es sich um anlagebedingte Erhöhung von Oberflächenabflüssen infolge der Neuversiegelung, Verlust von Grundwasserneubildung und Filterwirkung sowie betriebsbedingte und anlagebedingte Schadstoffeinträge.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten, wobei allerdings rechtlich verbindliche Grenzwerte für die Abführung von Straßenoberflächenwasser nicht vorgegeben sind. Der Schadstoffeintrag ist nicht quantifizierbar.

Eine 2 m breite und 0,3 m tiefe Mulde entlang der B 212 n nimmt die Fahrbahnabwässer auf, wo sie teilweise versickern bzw. verdunsten. Die Anlage eines rd. 2 m breiten Röhrichtstreifen nimmt darüber hinaus bei Starkregenereignissen das überlaufende Wasser auf und führt es in das Grabensystem, wobei ein Teil der Schadstoffe bereits im Bereich des Röhrichtstreifen ausgefiltert wird (Schwebstoffe). Organische Stoffe (Öle) werden im belebten Oberboden der Böschungen und Entwässerungsmulden durch mikrobiellen Abbau zudem reduziert.

Die Hauptgewässer im Plangebiet sind bereits kritisch belastet (Güteklasse II-III; Hunte und Unterer Ollen) bis stark verschmutzt (Güteklasse III, Doorgraben und Motzener Kanal) (STAWA BRAKE 1988). Die Oberflächengewässer im Plangebiet sind größtenteils künstlich entstanden, ihre Selbstreinigungskraft ist daher überwiegend gering. Die Hunte ist stark begradigt, eingedeicht, und ihre Ufer sind im Bereich des Plangebiets künstlich verbaut. Auch die anderen Gewässer zeigen befestigte Uferabschnitte und steile Uferböschungen. Bei allen Oberflächengewässern im Plangebiet wird von einer insgesamt mittleren Empfindlichkeit gegenüber Stoffeinträgen ausgegangen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grabenwassers, insbesondere der Grundwassergüte, ist somit nicht zu erwarten; die wasserrechtlichen Grundsätze sind beachtet. Aufgrund der hohen Filterwirkung (Schadstoffpartikel werden fest an Bodenpartikel angelagert) ist auch das Gefährdungspotential bei Unfällen beherrschbar, da ein zeitnahe Bodenaustausch möglich ist.

Die hydraulischen Veränderungen im Gewässersystem sind nicht von erheblicher Bedeutung. Durch den Bau der B 212 n bedingte Veränderungen der Grundwasserströme bzw. -stände können sich nur im Bereich weniger Zentimeter bewegen und sind daher nicht erheblich.

Aufgrund der vorgesehenen Entwässerungskonzeption, die dem gegenwärtigen Erkenntnisstand entspricht, sind besondere Risiken durch Belastung von Gewässern oder Grundwasser nicht zu erwarten.

2.3.10.16 Klima

Vor allem ist durch den Bau der B 212 n mit erhöhten Luftverunreinigungen (Stickoxide, Schwermetalle, Stäube etc.) zu rechnen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen (Wechselwirkungen / Schutzgut Luft) abzuleiten.

Erhebliche Auswirkungen auf das Kleinklima sind nicht zu erwarten. Die Gradienten der B 212 n verläuft überwiegend in Dammlage. Die mikroklimatischen Auswirkungen durch den Landschaftswall in Höhe der Ortschaft Ranzenbüttel sind nicht als erheblich i. S. des § 7 NNatG zu bewerten, da Beschattungen sich nur im Trassennahbereich auswirken. Gleiches gilt für Störungen bodennaher Luftströmungen. Auswirkungen auf das regionale Klima und das globale Klima sind ebenfalls nach heutigem Wissensstand nicht zu erwarten. Die globalen Auswirkungen des Straßenverkehrs durch Anreicherung der Atmosphäre (Treibhauseffekt, CO₂) sind nicht Gegenstand der projektbezogenen UVP.

Mikroklimatische Auswirkungen in Wechselwirkung mit Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere werden nicht als entscheidungserheblich angesehen.

2.3.10.17 Luft

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen sind nicht vorhanden. Als Orientierungswerte können die Immissionsstandards aus der TA-Luft, der VDI-RL 2310, der 22. BImSchV sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden.

Auch hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 werden keine Grenzwerte überschritten (vgl. Unterlage 11.Lus - Luftschadstofftechnische Berechnung; siehe dazu die Ausführungen unter Ziffer 2.3.6.4.3). Da im Rahmen der UVP nur fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe heranzuziehen sind und die Zulassung von Projekten nicht von unverbindlichen Zielvorstellungen zur Reinhaltung der Luft abhängig gemacht werden kann, müssen die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als hinnehmbar und insgesamt als unbedenklich angesehen werden.

Der betroffene Landschaftsraum wird hinsichtlich der Luftqualität durch die Baumaßnahme nicht nachhaltig beeinflusst. Der teilweise in der Literatur vertretene Auffassung, dass im Sinne der Konkretisierung einer wirksameren Umweltvorsorge niedrigere Grenzwerte bzw. ein qualitativ höherwertiger Standard zugrunde zu legen sind (Kühling / Peters: „Die Bewertung der Luftqualität bei Umweltverträglichkeitsprüfungen“, Dortmund 1994) kann nicht gefolgt werden. Das UVPG, das die EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten in nationales Recht umsetzt, enthält - wie bereits ausgeführt - keine neuen Umweltstandards oder Bewertungsmaßstäbe (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95).

2.3.10.18 Landschaft

Vor allem handelt es sich um visuelle Auswirkungen durch Überführungsbauwerke und einen Landschaftswall bei Ranzenbüttel, indem die Trasse horizontbegrenzend wirkt, Sichtbeziehungen unterbrochen werden und die Trasse eine Fremdkörperwirkung verstärkt wirkt.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG sowie aus

dem Wasserrecht abzuleiten (Veränderung von Gewässern und Uferbereichen = Wechselwirkung).

Die nach fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben (NNatG) durchgeführte Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist nachvollziehbar und auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge zutreffend. Hierzu wird auf die Erläuterungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen.

Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem NNatG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild) nicht ausgleichbar. Das Landschaftsbild wird durch die B 212 n sowie die Brückenbauten verändert.

Bei der Entscheidung über die Zulassung der Maßnahme war daher zu berücksichtigen, dass das Vorhaben für das Schutzgut Landschaft unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge mit dauerhaft nachteiligen Beeinträchtigungen verbunden ist.

2.3.10.19 Kultur- und sonstige Sachgüter

Als fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe kommen das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, das BImSchG (s. § 1 ... Kultur- und sonstige Sachgüter ...) sowie sachgutbezogene Rechtsnormen (Eigentumsschutz, Nachbarschutz - § 906 BGB) in Betracht.

Betroffen von der B 212 n sind Baudenkmäler (Huntebrücke mit dem dazu gehörigen Brückenwärterhaus, Häuser Schlüter Straße 15, 27 und 31) sowie archäologische Denkmale (unbebaute Wurt und eine großflächige Fundstelle der Römischen Kaiserzeit). Hinsichtlich der Huntebrücke wird auf den Vorbehalt unter Ziffer 1.3.1.2 verwiesen.

Die vorgenommene und planfestgestellte Trassenwahl führt leider dazu, dass Sichtbeziehungen zu den denkmalgeschützten Häusern in der Schlüter Straße beeinträchtigt wie auch die archäologischen Denkmale überbaut werden. Wie sich jedoch aus der Variantenuntersuchung ergibt, ist die planfestgestellte Trasse die optimale Lösung. Bezogen auf die archäologischen Denkmale wird auf die Ziffer 1.3.2.2 verwiesen.

Durch die Baumaßnahme gehen Kultur- und sonstigen Sachgüter i. S. des UVPG teilweise verloren.

Umweltbeeinträchtigungen auf das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ sind somit gegeben.

2.3.10.20 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei Einzelbetrachtung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Landschaft und Kulturgüter. Ein geringeres Konfliktpotential aus Sicht einer wirksamen Umweltvorsorge besteht nach gegenwärtigem Erkenntnisstand bei den Auswirkungen bei den Schutzgütern Wasser, Luft, Klima und den Menschen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass sich die Umweltauswirkungen bei Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen potenzieren können. Auf Wechselwirkungen ist vereinzelt bei Bewertung der Umweltauswirkungen in den vorstehenden Abschnitten

hingewiesen worden. Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen sind fachgesetzlich nicht vorgegeben. Auch das UVPG und die hierzu erlassene Verwaltungsvorschrift (UVPVwV) sehen keine Bewertungsmaßstäbe vor.

Eine Gesamtbetrachtung erfordert aber vor allem die Betrachtung der Auswirkungen auf Schutzgüter, die anhand ähnlicher fachgesetzlicher Bewertungsmaßstäbe gemeinsam erfasst werden können. Dies sind vor allem

- a) die Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden)
- b) Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Lärm, Mensch)
- c) Betriebsbedingte Auswirkungen durch Immissionen (Mensch, Lärm, Luft, Wasser, Boden)

Die Auswirkungen unter a) sind insgesamt - wenngleich für das Schutzgut Wasser bei diesem Vorhaben nicht gravierend - unter dem Gesichtspunkt zu werten, dass Lebensräume dauerhaft gestört werden und daher mit der Zielsetzung, dem Entstehen schädlicher Umweltauswirkungen vorzubeugen, grundsätzlich nicht vereinbar sind. Dies gilt bei den meisten Neubauvorhaben auch für die Auswirkungen unter b). Die durch das Vorhaben dauerhaft veränderte Landschaft erfährt durch das Zusammenwirken verschiedener Faktoren (visuelle Auswirkungen, Lärm) insgesamt eine nachhaltige Störung. Bei der Bewertung der Auswirkungen unter c) durch betriebsbedingte Immissionen erscheint in der Gesamtschau eine andere Gewichtung schädlicher Umweltauswirkungen gegenüber der Einzelbewertung nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht sachgerecht (etwa Kontamination und Nahrungskreislauf). Die fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe und Orientierungswerte reichen insoweit aus, um im Vergleich zu anderen Regionen zu dem Ergebnis zu kommen, dass eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter nicht eintritt.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG und die Aussage, dass gravierende Umweltbelange gegen die Zulassung des Bauvorhabens sprechen, waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Die nachteiligen Umweltauswirkungen führen jedoch im Gesamtergebnis der Abwägung nicht dazu, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden darf, da die Gründe überwiegen, die für das Vorhaben sprechen.

2.3.11 Gesamtergebnis der Abwägung

Ziel der Planung ist es, durch den verkehrsgerechten und leistungsfähigen Neubau der B 212 in diesem Abschnitt eine allgemeine Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse, insbesondere in der Ortsdurchfahrt Berne, zu erzielen und gleichzeitig eine leistungsfähige und sichere Anbindung der linksseitigen Weserhäfen und der Wesermarsch an das Fernstraßennetz herzustellen. Der Neubau der Ortsumgehung Berne liegt somit im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität geboten.

Gravierende nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und die Landespflege, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass durch die Verwirklichung des Vorhabens eine wesentliche Beeinträchtigung dieser schutzwürdigen Interessen nicht erfolgt.

Auch die Belange der Landwirtschaft sind hinreichend berücksichtigt worden. Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist auf das für die Zielerreichung erforderliche Maß beschränkt und auch im Hinblick auf Art. 14 GG gerechtfertigt.

Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die der Maßnahme entgegenstehenden öffentlichen Belange und privaten Interessen überwiegt und das Bauvorhaben somit zulässig ist.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Von der Wiedergabe an dieser Stelle wird aus datenschutzrechtlichen Gründen abgesehen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung, die durch die öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, Klage beim Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist (siehe Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 des FStrAbG), hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, gestellt und begründet werden.

Vor dem Obergerverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Falls Klage erhoben wird, ist sie gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu richten.

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

Durch diese Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

4.3 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gem. § 17 c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.

4.4 Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

4.5 Einsichtnahme

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, während der Dienststunden eingesehen werden.

Dieser Beschluss, die Pläne und Verzeichnisse werden für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Elsfleth und der Gemeinde Berne ausgelegt

Im Auftrage



Rocktiff

Anhang / Abkürzungsverzeichnis

| Abkürzung | Bedeutung |
|--------------------------|---|
| $\mu\text{g}/\text{m}^3$ | Mikrogramm pro Kubikmeter |
| 16. BImSchV | 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - (Verkehrslärmschutzverordnung) |
| 22. BImSchV | 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (VO über Immissionswerte) |
| 24. BImSchV | 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) |
| 32. BImSchV | 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) |
| Abl. EG | Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AllGO | Allgemeine Gebührenordnung |
| ARS 18/95 | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 06.06.1995 |
| ARS 22/96 | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 01.08.1996 |
| AS | Anschlussstelle |
| ATV | Allgemeine Technische Vertragsbedingungen |
| BA | Bauabschnitt |
| BANZ | Bundesanzeiger |
| BASt | Bundesanstalt für das Straßenwesen |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BGBI. I | Bundesgesetzblatt Teil I |
| BImSchG | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| BJagdG | Bundesjagdgesetz |
| BMF | Bundesministerium der Finanzen |
| BMJ | Bundesjustizministerium |
| BMVBS | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BÜ | Bahnübergang |
| BUND | Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| BVerwGE | Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts |
| dB(A) | Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche. |
| DIN 18915 | Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen |
| DIN 18920 | Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen |
| DÖV | Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift) |
| DRE | Deutsche Regionaleisenbahn GmbH |
| DTV | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke |
| DVB1 | Deutsches Verwaltungsblatt |
| DWD | Deutscher Wetterdienst |
| EBA | Eisenbahn-Bundesamt |
| EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung |
| EKrG | Eisenbahnkreuzungsgesetz |
| ERA 95 | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995 |

| | |
|----------------|--|
| FFH | Fauna-Flora-Habitat |
| FFH-RL | Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie |
| FlurbG | Flurbereinigungsgesetz |
| FSaatG | Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut |
| FStrAbG | Fernstraßenausbaugesetz |
| FStrG | Bundesfernstraßengesetz |
| FStrPrivFinG | Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz |
| GbR | Gesellschaft bürgerlichen Rechts |
| GG | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland |
| GLL | Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften |
| GMBL | Gemeinsames Ministerialblatt |
| h | Stunde |
| H | Höhe |
| ha | Hektar |
| HBS | Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001 |
| HQ100 | Hochwasserquerschnitt |
| JagdH 01 | Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken |
| Kodal/Krämer | Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999 |
| Kopp | Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage |
| Krell | Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage |
| kV | Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt) |
| KVP | Kreisverkehrsplatz |
| l/sec | Liter pro Sekunde |
| LAI | Länderausschuss für Immissionsschutz |
| LandR 78 | Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980 |
| LAP | landschaftspflegerischer Ausführungsplan |
| LBEG | Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie |
| LBP | landschaftspflegerischer Begleitplan |
| LBU | Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz |
| LEA GmbH | LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH |
| LJagdG | Landesjagdgesetz |
| LSW | Lärmschutzwand/Lärmschutzwand |
| LWK | Landwirtschaftskammer |
| MAMs 2000 | Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000 |
| MBL | Ministerialblatt |
| MJ | Megajoule |
| MLC 50/50-100 | Militärische Lastenklasse |
| MLC-Grundsätze | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken" |
| MLuS-02 | Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10 |
| MLuS-92 | Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10 |
| MSGN | Militärstraßengrundnetz |
| MU | Niedersächsisches Umweltministerium |
| MUVS | Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBL 2002 S. 112) |



| | |
|------------|--|
| MW | Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr |
| NABU | Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V. |
| NBauO | Niedersächsische Bauordnung |
| NBrandSchG | Niedersächsisches Brandschutzgesetz |
| NDG | Niedersächsisches Deichgesetz |
| Nds. GVBl. | Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt |
| Nds. MBl. | Niedersächsisches Ministerialblatt |
| NDSchG | Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz |
| NEG | Niedersächsisches Enteignungsgesetz |
| NJW | Neue Juristische Wochenschrift |
| NLG | Niedersächsische Landgesellschaft mbH |
| NLÖ | Niedersächsisches Landesamt für Ökologie |
| NLStBV | Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr |
| NLWKN | Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz |
| NN | Normal Null |
| NNatG | Niedersächsisches Naturschutzgesetz |
| NO | Stickstoffmonoxid |
| NO2 | Stickstoffdioxid |
| NOX | Stickoxide |
| NROG | Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung |
| NSG | Naturschutzgebiet |
| NStrG | Niedersächsisches Straßengesetz |
| NuR | Natur und Recht (Zeitschrift) |
| NVN | Naturschutzverband Niedersachsen |
| NVwKostG | Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz |
| NVwVfG | Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz |
| NVwZ | Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht |
| NVwZ-RR | Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport |
| NWaldLG | Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung |
| NWG | Niedersächsisches Wassergesetz |
| OD | Ortsdurchfahrt |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| OVG | Oberverwaltungsgericht |
| Pb | Blei |
| PE | Polyäthylen |
| PlafeR 02 | Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002 |
| PIVereinfG | Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege |
| PM | Rußpartikel |
| PM 10 | Feinstaub |
| R-FGÜ 2002 | Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen |
| RABS | Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge |
| RABT | Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln |
| RAS EW | Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung |
| RAS K 1 | Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte |
| RAS-L | Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung |
| RAS-LP 4 | Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen |
| RAS-Q 96 | Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte |
| RAS-Verm | Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung |
| RdL | Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift) |
| RiStWag | Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten |



| | |
|-----------------|--|
| RL 85/337/EWG | Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40) |
| RL 97/11/EG | Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5) |
| RLS-90 | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen |
| RLW 99 | Richtlinien für den ländlichen Wegebau |
| ROG | Raumordnungsgesetz |
| Rote-Liste | VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten |
| RQ | Regelquerschnitt |
| RROP | Regionales Raumordnungsprogramm |
| RStO 01 | Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113) |
| RStO 86 | Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113) |
| RStO-E | Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113) |
| SchutzzaunRL | Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff |
| SO ₂ | Schwefeldioxid |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| StVO | Straßenverkehrs-Ordnung |
| StVZO | Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung |
| TA-Luft | Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft |
| TöB | Träger öffentlicher Belange |
| TRbF | Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301) |
| U/km | Unfälle pro Kilometer |
| UIG | Umweltinformationsgesetz |
| üNN | über Normal Null |
| UPR | Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift) |
| UVP | Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPVwV | Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG |
| UVS | Umweltverträglichkeitsstudie |
| VerkPBG | Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz |
| VG | Verwaltungsgericht |
| VGH | Verwaltungsgerichtshof |
| VkBl. | Verkehrsblatt |
| VS-RL | EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1) |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| Vwv-StVO | Verwaltungsvorschriften zur StVO |
| VwVfG | Verwaltungsverfahrensgesetz |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz |
| WSA | Wasser- und Schifffahrtsamt |
| WSG | Wasserschutzgebiet |

Hinweis: Die Seitenzahlen dieses Dokumentes weichen vom ausgelegten Original ab aufgrund der Umwandlung in ein anderes Datenformat.