

**Stellungnahme zum Projektdossier B212n
Rodenkirchen (A20) bis zur A 281 des
Referentenentwurfs zum BVWP 2030**

Auftraggeber:

**NABU Ortsverein Delmenhorst e.V. und
Interessengemeinschaft B 212 neu e.V.**

Auftragnehmerin:



**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00, Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

Bearbeitung:

**Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe
Stefanie Diegel**

Marburg, im August 2016



Gliederung

1.	Einleitung.....	6
2.	Stellungnahme zum Gesamtbericht	6
2.1	Lage des Projektes.....	6
2.2	Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse	10
2.2.1	Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten	10
2.2.2	Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung	14
2.2.3	Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze.....	16
2.2.4	Nutzeneffekte Reisezeit	18
2.2.5	Zwischenfazit Nutzen-Kosten-Verhältnis	24
2.2.6	Verkehrssicherheit	25
2.3	Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft.....	25
2.4	Verkehrsprognose 2030	26
2.4.1	Allgemeine Bemerkungen zur Verkehrsprognose.....	26
2.4.2	Verkehrsbelastungen nach der Prognose zum BVWP 2030.....	29
2.4.3	Verkehrsprognose der DEGES.....	30
2.5	Finanzierung des BVWP 2030	32
3.	Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung .	34
4.	Kurzstellungnahme zum Umweltbericht	42
4.1	SUP – Scoping	42
4.2	Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen.....	43
4.3	Wirkungsbereiche für die SUP	44
4.4	Umweltziele	45
4.5	Alternativenprüfung	51
5.	Raumordnerische Beurteilung – Modul C.....	54



6. Städtebauliche Beurteilung – Modul D	56
7. Zusammenfassung	57

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Berechnung der jährlich anfallenden Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha	11
Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha.....	11
Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen.....	12
Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2010 (=100) bis 2014.....	15
Tabelle 5: Baukosten der B 212n	16
Tabelle 6: Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)	24
Tabelle 7: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr	27
Tabelle 8: Investitionsstruktur des BVWP 2030.....	32
Tabelle 9: Mittelaufteilung nach Ländern.....	33
Tabelle 10: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017.....	34
Tabelle 11: Umweltbewertung in Modul B	40
Tabelle 12: Flächenermittlung für den Eingriff der B 212n.....	41
Tabelle 13: Haupt-Wirkungsbereiche für die SUP zum BVWP nach Wirkfaktoren und Schutzgütern	45
Tabelle 14: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger	48
Tabelle 15: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB-E/VB/WB/WB*).....	48
Tabelle 16: Güterverkehrsprognose bis 2050.....	49
Tabelle 17: Personenverkehrsprognose für 2050.....	50
Tabelle 18: Städtebauliche Bewertung der B 212.....	56



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die drei Teilprojekte der B 212n.....	8
Abbildung 2: Verkehrsbelastungen der Straßenverkehrszählung 2010 (DTV)	22
Abbildung 3: Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030.....	23
Abbildung 4: Preisindizes im Verkehr	28
Abbildung 5: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise.....	28
Abbildung 6: Verkehrsbelastungen im Planfall 2030	31
Abbildung 7: Differenzkarte Planfall-Bezugsfall.....	31
Abbildung 8: Geschützte Gebiete im Übergangsbereich der Teilprojekte 2 und 3....	36
Abbildung 9: NSG Sandhauser Brake und Schwarze Brake	37
Abbildung 10: Betroffenheit des FFH-Gebietes nördlich Elsfleth.....	38
Abbildung 11: Betroffenheit von Lebensraumnetzwerken und unzerschnittenen Funktionsräumen.....	39
Abbildung 12: Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten Straße.....	55



Abkürzungsverzeichnis

- BAST - Bundesanstalt für Straßenwesen
- BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
- BfN - Bundesamt für Naturschutz
- BImSchV - Bundes-Immissionsschutzverordnungen
- BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- BVWP – Bundesverkehrswegeplan
- FFH-RL - Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
- FFH-VE - FFH-Verträglichkeitseinschätzung
- FFH-VP - FFH -Verträglichkeitsprüfung
- FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- FStrG – Bundesfernstraßengesetz
- HBEFA - Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
- LSG - Landschaftsschutzgebiete
- NI - implizite Nutzendifferenzen
- NKA - Nutzen-Kosten-Analyse
- NRZ - Nutzenkomponenten Reisezeit
- NSG - Naturschutzgebiete
- NZ - Zuverlässigkeit
- OU - Ortsumgebung
- PRINS - Projektinformationssystem
- SPFV - Schienenpersonenfernverkehr
- SPNV - Schienenpersonennahverkehr
- SUP - Strategische Umweltprüfung
- URE - Umwelt-Risikoeinschätzung
- UVP - Umweltverträglichkeitsprüfung
- UVPG - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- VSG - Vogelschutzgebiete



1. Einleitung

Der NABU Ortsverein Delmenhorst e. V. und die Interessengemeinschaft B212 neu e. V. haben RegioConsult am 3.6.2016 mit einer gutachterlichen Stellungnahme zum Projektdossier des BVWP „B212-G21-NI-HB“ beauftragt. Das Projekt besteht aus den drei Teilprojekten:

- B 212 OU Elsfleth – Teilprojekt 1
- B 212 n Harmenhausen (L 875) - Lgr. NI/HB – Teilprojekt 2
- B 212 n A 20 (n Rodenkirchen) - A 281 – Teilprojekt 3 (die offizielle Bezeichnung ist irreführend, geographisch korrekt wäre: Lgr. NI/HB bis A 281)

Dabei sollen vor allem die Auswirkungen auf Gesamtplanebene (SUP) sowie die Berücksichtigung der BVWP-Planungsziele im Hauptprojekt überprüft werden.

Die Stellungnahme konzentriert sich neben der Bedarfsfrage auf wesentliche umwelt- und naturschutzfachlich bedeutsame Aspekte des Gesamtberichts und des Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan.

2. Stellungnahme zum Gesamtbericht

Für alle Projekte, die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 genannt sind, werden im Projektinformationssystem (PRINS)¹ die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dargestellt.

2.1 Lage des Projektes

In Abbildung 1 ist das Gesamtprojekt im Übersichtslageplan dargestellt.² Nach den Angaben im Projektdossier ist die Realisierung von drei Teilprojekten mit einem zweistreifigen Neubau auf insgesamt 19,6 km Baulänge geplant.

Die B212n wurde von Niedersachsen **ohne Anschluss** an die L 875 (im Bereich Delmenhorst) angemeldet,³ während die 2012 erfolgte Linienbestimmung des

¹ Vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/>

² Vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#>

³ Vgl. Niedersächsische Behörde für Straßenbau und Verkehr, Meldung zum BVWP 2015, 12/2013, Verlegung B212 Harmenhausen –Landesgrenze NI/HB, T2.



Bundes, einen Anschluss im nördlichen Delmenhorst (Stadtteil Sandhausen) vorsieht.⁴

Unter „Der Anmeldung zugrunde gelegten Notwendigkeit“ des Teilprojektes 2 des Dossiers wird hierzu lediglich aufgeführt: *„Die B212neu schließt in Harmenhausen unmittelbar an die [...] B212n – OU Berne an. Im weiteren Verlauf sind Verknüpfungen mit kreuzenden Landstraßen vorzusehen, um die südliche Wesermarsch an das Bundesfernstraßennetz sowie das Oberzentrum Bremen anzubinden.“*⁵ Dass eine Verknüpfung mit der kreuzenden Landstraße 875 unterbleiben soll, wird nicht weiter erwähnt. Eine wesentliche Voraussetzung der Verkehrsprognose des BVWP 2030 wird hier also nicht aufgeführt, obwohl die Prognose offensichtlich nicht davon ausgeht, dass ein Anschluss erfolgt. So weist die Differenzkarte zwischen Bezugs- und Planfall des Projektdossiers auch keine starken Verkehrszunahmen auf der L875 südlich der B212n in Richtung Delmenhorst aus (vgl. Abb.7).

Zum besseren Verständnis sei erwähnt, dass ein Anschluss der B212n an die L875 zu erheblichen Verkehrszunahmen im Delmenhorster Stadtgebiet – vor allem im Norden – führen würde. Nach den Verkehrsprognosen der DEGES für 2030 würde demnach für die L875 südlich der B212n in Richtung Delmenhorst eine Verkehrsbelastung von 25.300 Kfz/24h erwartet, ohne Anschluss eine Belastung von 11.800 KFZ/24h, während sie ohne Bau der B212n 8.300 Kfz/24 betragen würde.⁶

Das Projekt wird im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht der Verbindungsfunktionsstufe 0/1 zugeordnet. Dies ist deshalb von Bedeutung, da daraus hervorgeht, dass es sich um **keine** Verbindung handelt, die für die Verbindung zwischen Metropolregionen oder Oberzentren von Bedeutung ist.

Das Projekt „B212-G21-NI-HB“ wird im Projektinformationssystem als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft.⁷

⁴ Vgl. DEGES, Maßnahmeanmeldung zum BVWP 2015. B212n - G10 - NI-HB - TZ – HB, T3, 2013.

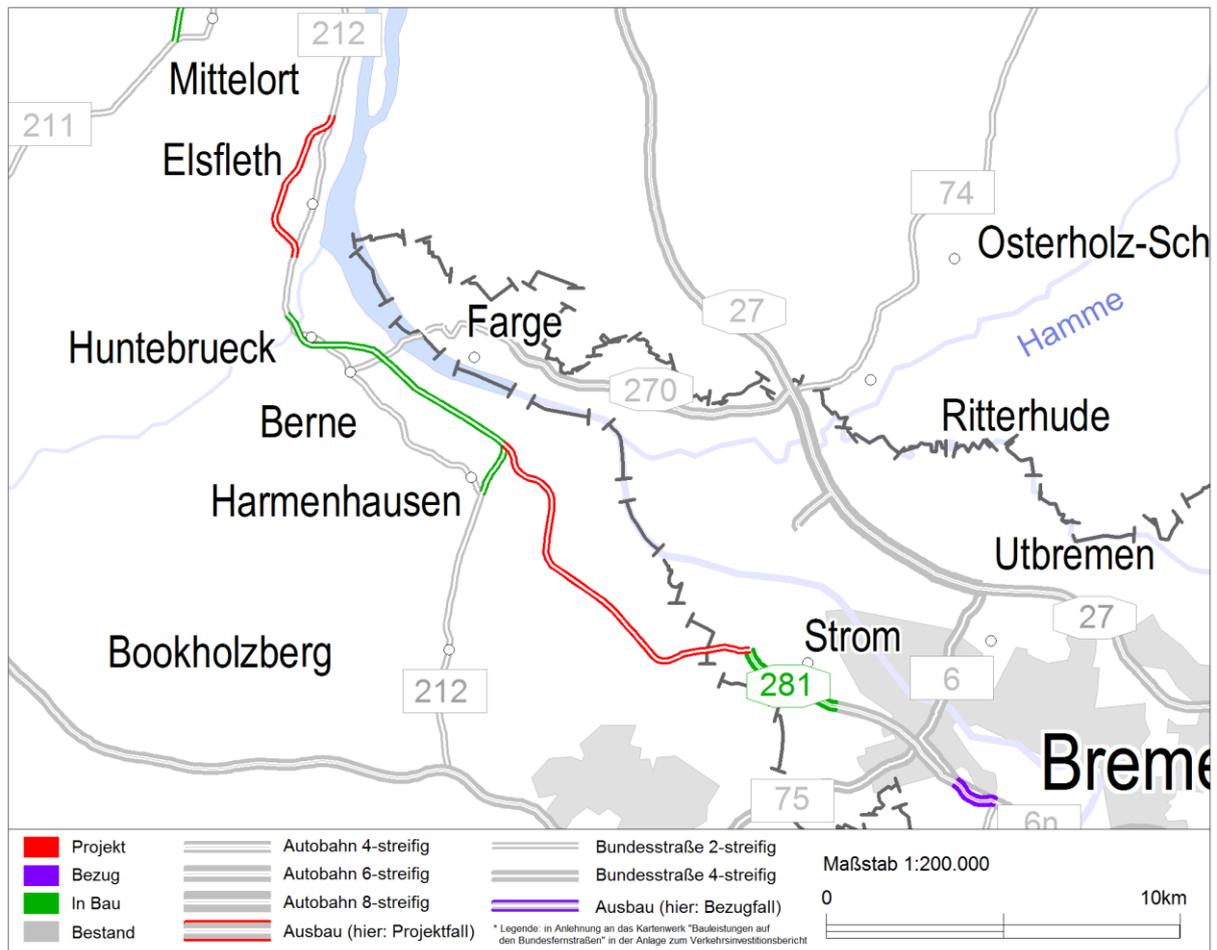
⁵ Vgl. <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T2-NI/B212-G21-NI-HB-T2-NI.html>

⁶ Vgl. DEGES (1.6.2016): Autobahneckverbindung A 281 – B 212n, Beiratssitzung Strom – Sachstandsbericht B 212n und KES, S. 3 und 4

⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_uebersicht



Abbildung 1: Übersicht über die drei Teilprojekte der B 212n



Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/uebersichtskarten/NI/B212-G21-NI-HB/ssp//B212-G21-NI-HB.png>

Die Notwendigkeit der Anmeldung wird im Projektdossier so begründet:

„Mit der Realisierung der Teilprojekte im Zuge der B 212 wird eine Fernverkehrsanbindung mit überregionaler und länderübergreifender Verbindungsfunktion von Nordenham über Bremen zur A 27 (Hannover) bzw. A 1 (Ruhrgebiet / Hamburg) als sichere und leistungsfähige Straße mit Bündelungseffekten und Fahrzeiterparnissen für den überörtlichen Verkehr geschaffen. Die Hinterlandanbindung und Vernetzung der Hafenstandorte zwischen Nordenham, Brake und Bremen wird verbessert. Die Verkehrsinfrastruktur für die Versorgungsbeziehung zwischen dem Oberzentrum Bremen, dem Landkreis Wesermarsch mit seinen Mittelzentren Nordenham und Brake wird deutlich verbessert. Ortsdurchfahrten werden vom Durchgangsverkehr entlastet (Steigerung der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität). Zusammen mit der A 281 / Wesertunnel entsteht ein leistungsfähiges Bundesfernstraßennetz, das die Entwicklungspotentiale



der gesamten Region stärkt und die umliegenden Wirtschaftsräume miteinander verbindet.“⁸

Nordenham und auch Brake sind bereits heute über die B 212 und die B 437 (Wesertunnel) sehr gut an die A 27 angebunden. Deshalb ist die o.g. Begründung nicht nachvollziehbar, zumal die Verkehrsbelastung im Wesertunnel 2014 (15.855 Kfz/24h)⁹ noch deutlich geringer ist als für 2010 prognostiziert (20.000 Kfz/24h)¹⁰ und hier kein Engpass erkennbar ist.

Die Anbindung von Nordenham und Brake an die Autobahn A 1 ist über die B 211 und die A 29 gegeben.

Die Verkehrsbelastung an der Dauerzählstelle der BAST in Bookholzberg (Ganderkesee) betrug im Jahr 2014 6.456 Kfz/24h bei einem LKW-Anteil von 7,6 %. Diese Belastung ist so gering, dass kein Bedarf für die im Zitat genannte Entlastung der Ortsdurchfahrten erkennbar ist.

Ob die B212n dem weiträumigen Verkehr tatsächlich dienen kann (§ 1 FStrG), wird im Dossier nicht hinreichend dargestellt, da die Umlegungsplots im Projektdossier den Bereich nördlich von Elsfleth nur auf einem kurzen Abschnitt abbilden. Dennoch gibt die Verkehrsprognose des BVWP einen Hinweis darauf, dass im Norden der Wesermarsch keine nennenswerte Nachfrage bezüglich der Angebotsplanung B212n besteht. Die geringen Belastungsabnahmen auf den umgebenden Autobahnen (vgl. Abb. 6 und 7) in Verbindung mit den geringen Verkehrsabnahmen auf der B212 nördlich von Elsfleth bzw. ohne relative Veränderung im Vergleich Bezugs- und Planfall¹¹ verdeutlichen die geringe Nachfrage für die B212n (vgl. unter 2.4).

Die Begründung ist insgesamt betrachtet nicht schlüssig (vgl. dazu auch die Anmerkungen in Kap. 4.5).

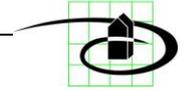
⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_grunddaten

⁹ Vgl. <http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2->

[verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?nn=624736&cms_detail=3381&cms_map=0](http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html?nn=624736&cms_detail=3381&cms_map=0)

¹⁰ Vgl. <http://www.welt.de/print-welt/article287732/Stolpe-und-Wulff-geben-Wesertunnel-offiziell-frei.html>

¹¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI-HB_DTVw_Delta_Kfz.png



2.2 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist für die Einstufung in die Bedarfsstufen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden einfürend wichtige Aspekte der Nutzen-Kosten-Analyse diskutiert.

2.2.1 Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden,¹² ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung **der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Bereits 1998 haben GÜHNEMANN und ROTHENGATTER ein Konzept zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt, in dem die Monetarisierung beispielhaft umgesetzt wurde. Es ist schwer verständlich, dass das BMVI trotz eines neuen umfassenden wissenschaftlichen Methodenansatzes zur BVWP (vgl. die umfangreiche Dokumentation der vergebenen Studien zur BVWP 2015 auf bmvi.de/bvwp2015) die Monetarisierung auf die Aspekte Lärm, Schadstoffe und CO₂ beschränkt hat.¹³ Bei GÜHNEMANN und ROTHENGATTER werden auf der Grundlage von Bosch + Partner die aufgezinnten Kompensationskosten für Biotop-Standorttypen unter Berücksichtigung des Wiederherstellungszeitraums und der Nutzungsausfallzahlungen als jährlich anfallende Kosten je ha Betroffenheit angegeben.

¹² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 4

¹³ Vgl. IWW, KuP, IFEU, PTV Consult (1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, S. 146ff.



Tabelle 1: Berechnung der jährlich anfallenden Kosten für Ausgleichsmaßnahmen je ha

Zieltyp	Mittlere Pflegekosten	Zeiddauer		Mittl. Nutzungsausfallkosten	Zeitd.	Abgezinste Pflegekosten (P)		Abgezinste Nutzungsausfallkosten (N)		Abgezinste periodische Kosten gesamt	
		von	bis			von/bis	min./max.	Mittelwert	min./max.	Mittelwert	min./max.
mesotrophe Süßgewässer	600 DM	0	20	0 - 1.400 DM	150	0 - 9.000 DM	4.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 54.000 DM	27.000 DM
Trockenrasen	800 DM	0	100	0 - 1.400 DM	150	0 - 25.000 DM	12.500 DM	0 - 45.000 DM	22.500 DM	0 - 70.000 DM	35.000 DM
Halbtrockenrasen	800 DM	40	50	600 - 1.400 DM	150	18.000 - 20.000 DM	19.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	37.000 - 65.000 DM	51.000 DM
Acker, ext. genutzt			30	600 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM	19.000 DM
Laub-/Mischforst			50	0 - 800 DM	150	0 DM	0 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM	19.000 - 45.000 DM	32.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 146

In der nachfolgenden Tabelle haben die Autoren des Forschungsprojektes die Gesamtkosten ermittelt, wobei zu den Kosten der Tabelle 1 die einmaligen Kosten und die Kosten des Flächenerwerbs hinzukommen:

Tabelle 2: Berechnung der Gesamtkosten je Biotopzieltypen in ha

Zieltyp	Einmalige Kosten (€)	Abgezinste per. Kosten (np)	Kosten für Flächenkauf (f)	Herstellkosten pro ha (Hk)	Regenerationszeitraum (rw)		Gesamtkosten pro ha (Gk) für Biotopzieltypen incl. Berücksichtigung des time-lags bei einem Zinssatz von 3 %	
					von	bis	min./max.	Mittelwert
mesotrophe Süßgewässer	117.000 - 181.000 DM	27.000 DM	120.000 DM	264.000 - 328.000 DM	20	45	422.000 - 770.000 DM	597.000 DM
Trockenrasen	75.000 - 79.000 DM	35.000 DM	120.000 DM	230.000 - 234.000 DM	9,5	9,5	885.000 - 901.000 DM	890.000 DM
Halbtrockenrasen	56.000 - 77.000 DM	51.000 DM	120.000 DM	227.000 - 248.000 DM	3,5	3,5	465.000 - 508.000 DM	487.000 DM
Acker, extensiv genutzt	0 DM	19.000 DM	120.000 DM	139.000 DM	2,5	2,5	243.000 DM	243.000 DM
Laub-/Mischforst	51.000 DM	32.000 DM	120.000 DM	203.000 DM	4,5	4,5	477.000 DM	477.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 147

Die Angaben der Tabellen 1 und 2 wurden dann in eine Zuordnung der Biotopstrukturtypen übersetzt (vgl. Tab. 3). Diese Kosten müssen bei der NKA ermittelt werden, um das Schutzgut monetarisiert abzubilden und in der NKA berücksichtigen zu können.

Die ursprünglich getroffene Aussage aus der BVWP-Grundkonzeption, wonach hohe Umweltbetroffenheiten eine Bedingung für die VB-+Einstufung sind,¹⁴ wurde für die Bedarfseinstufung VB-E nicht weiterverfolgt. Nach den Kostenangaben der Tabelle 3 muss der Kostenaufwand für einen Eingriff unter Berücksichtigung vollständiger Flächenangaben berechnet werden.

¹⁴ Vgl. BMVI (2014): BVWP-Grundkonzeption, S. 70, Abb. 16.



Tabelle 3: Zuordnung der Biotopstrukturtypen mit Wiederherstellungskosten zu Biotop-Standorttypen

Nr.	Biotopstrukturgruppe	Zielbiotope		Entwicklungszeitabhängige Gesamtkosten der Wiederherstellung pro ha
		Nr.	Benennung	
I	Gewässer	1	Quellfluren	619.000 DM
		2	unreg. kleine Fließgewässer	1.560.000 DM
		3	oligotrophe Stillgewässer	690.000 DM
		4	dystrophe Stillgewässer	1.650.000 DM
		5	mesotrophe Stillgewässer	527.000 DM
	durchschnittliche Kosten			850.000 DM
II	extensiv genutzte Biotop-trockener Standorte	7	Trockenrasen	890.000 DM
		8	Zwergstrauchheiden	1.040.000 DM
		20	Halbtrockenrasen	487.000 DM
		21	Borstgrasrasen	474.000 DM
	durchschnittliche Kosten			720.000 DM
III	extensiv genutzte Biotop-feuchter Standorte	9	Niedermoore/Sümpfe	1.010.000 DM
		11	Großseggenrieder	729.000 DM
		12	Röhrichte	583.000 DM
		18	Torfstich	1.020.000 DM
		6	temporäre Stillgewässer	492.000 DM
	durchschnittliche Kosten			770.000 DM
IV	Wälder / Gehölze	13	Feldgehölze	730.000 DM
		17	naturnaher Laubmischwald	1.030.000 DM
		27	montaner Nadelwald	820.000 DM
		28	Kiefernwald	640.000 DM
		29	Niederwald	485.000 DM
		30	Mittelwald	800.000 DM
		31	Laub-/Mischforst	432.000 DM
		32	Nadelforst	287.000 DM
	durchschnittliche Kosten			650.000 DM
	<i>naturnahe Wälder Forsten</i>			750.000 DM
				360.000 DM
V a	Grünland, extensiv	22	frisch	313.000 DM
		23	feucht-naß	373.000 DM
	durchschnittliche Kosten			340.000 DM
V b	Grünland, intensiv			120.000 DM
VI a	Ackerland, extensiv	19	Ackerbrache	152.000 DM
		24	Acker, extensiv genutzt	243.000 DM
	durchschnittliche Kosten			200.000 DM
VI b	Ackerland, intensiv			120.000 DM
VII a	Sonderkulturen, extensiv	26	Streuobstwiesen	500.000 DM
	durchschnittliche Kosten			500.000 DM
VII b	Sonderkulturen, intensiv			120.000 DM

Quelle: Rothengatter, 1998, S. 148

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.¹⁵

Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.

Damals wurde den „*umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit*“¹⁶

¹⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 45.



zuerkannt. Die Umwelt-Risikoeinschätzung (URE) ergänzte mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltauswirkungen. Durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) erfolgte eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte). Danach schlossen sich die URE bzw. FFH-VE an. Die Ergebnisse wurden in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet (sehr geringes bis sehr hohes Umweltrisiko). Damit konnten frühzeitig und angemessen mögliche Konflikte mit dem Natura 2000 Netz berücksichtigt werden.

Da eine abschließende Entscheidung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL vorliegt oder nicht, auf der Stufe der Generalplanung auch aus Maßstabgründen und aus Gründen des Planungsstandes nicht getroffen werden kann, wurde die Formulierung *„unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigung als schärfstes Urteil der Projektbewertung abgegrenzt vom Urteil erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen.“*¹⁷

Die Ergebnisse der FFH-VE wurden anschließend in drei Kategorien eingestuft:

„1 = erhebliche Beeinträchtigung ist ausgeschlossen

2 = erhebliche Beeinträchtigung ist nicht ausgeschlossen

*3 = erhebliche Beeinträchtigung ist unvermeidbar“*¹⁸

Durch die frühzeitige Bearbeitung der umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte auf der Ebene des BVWP konnten so die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes minimiert werden. Die FFH-VE hat somit eine andere Ebene als die Projekt-FFH-VP. Die FFH-VE konnte aber bereits aufzeigen, ob die Projektdurchführung eine FFH-VP erfordert und, ob deutlich erhöhte Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen für das Netz von Natura 2000 entstehen. Zur Abarbeitung der erkannten Umwelt- und Natura 2000 Konflikte wurde der naturschutzfachliche Planungsauftrag entwickelt, der zum Teil auch eine **verminderte** Bedarfseinstufung zur Folge hatte.¹⁹ Dabei sollte berücksichtigt werden, dass bei noch nicht entscheidungsreifen Projekten neben den bisherigen Projektplanungen auch

¹⁶ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

¹⁷ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

¹⁸ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003, S. 11-12, vgl. auch BVWP 2003, S. 14ff.

¹⁹ Vgl. BVWP-Bewertungsverfahren, 2003, S. 49-51.



Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, untersucht werden sollten.

Von diesem hohen Umwelt- und Naturschutzstandard rückt die BVWP 2030 wieder ab, was naturschutzfachlich großer Kritik begegnet und als erheblicher Rückschritt anzusehen ist.

Da das zentrale Modul die **Nutzen-Kosten-Analyse** ist,²⁰ die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt, wird das **Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund der unvollständigen Monetarisierung der Umweltkosten systematisch zu hoch ausgewiesen.**

2.2.2 Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung

Der folgenden Aussage zu den Investitionskosten widerspricht, dass sich die **bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten** (Nettokosten, inkl. Planungskosten), lediglich auf den Preisstand 2012²¹ beziehen:

„Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt.“²² Gerade vor dem Hintergrund der Aussage des Zitats ist nicht verständlich, warum nicht aktuelle Kostensätze mit dem Bezug auf mindestens 2014 zugrunde gelegt wurden. Dies wäre auch deshalb zu erwarten gewesen, da die Gesamtprojektkosten mit dem Preisstand 2014 angegeben werden.²³

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung **realistischer Investitionskosten** erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Denn ob Projektkosten auf der Grundlage aktueller Angaben ermittelt wurden, ist nicht erkennbar, da keine Kostenkennwerte genannt werden (vgl. dazu auch Kap. 2.2.3). Beispielsweise sind die Angaben zur 6 km langen Ortsumfahrung Elsfleth von 27 Mio. € (bewertungsrelevante Nettokosten, inkl.

²⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 8

²¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_grunddaten

²² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 60.

²³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_grunddaten



Planungskosten) aufgrund der Notwendigkeit von zwei Brückenbauwerken und zwei plangleichen Anschlüssen an die K 212 bzw. die K 213 relativ gering bemessen.²⁴

Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) und die haushaltsrelevanten Projektkosten werden jeweils mit 107,7 Mio. € angegeben. Bei 19,6 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten je Bau-km 5,49 Mio. €. Die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten werden dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten lediglich auf dem Preisstand 2012 mit 103,7 Mio. € angegeben.²⁵

Durch den Bezug auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von 106,3 auf 110,3) gestiegen (vgl. Tab. 4). Berücksichtigt man diese Kostensteigerung ergeben sich nach dem Preisstand 2014 Baukosten von 107,85 Mio. € und je Bau-km von 5,50 Mio. €.

Tabelle 4: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2010 (=100) bis 2014

Art	Wägungs- anteil am Gesamt- index in %	2011	2012	2013	2014	2014					Veränderung Nov. 2014 gegenüber Nov. Aug. 2013 2014 in %			
		Durchschnitt				Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.				
Straßenbau														
Insgesamt	1 000	102,5	106,3	108,9	110,3	109,6	109,7	110,0	110,8	110,8	1,1	-		
Erdarbeiten	351,78	101,7	104,1	106,3	107,9	107,0	107,2	107,7	108,3	108,4	1,3	0,1		
Entwässerungskanalarbeiten	55,44	102,0	104,7	106,6	108,4	107,0	107,6	108,2	108,9	109,0	1,9	0,1		
Verkehrswegebau, Oberbausch. ohne Bindem.	146,06	102,1	104,8	107,0	109,7	107,4	108,0	108,5	111,1	111,3	3,6	0,2		
Verkehrswegebau, Oberbausch. m. hydr. Binde.	28,22	102,1	104,9	107,3	109,3	108,0	108,2	108,9	110,2	109,9	1,8	-0,3		
Verkehrswegebau, Oberbausch. aus Asphalt	338,57	103,7	110,3	113,7	114,4	114,6	114,3	114,2	114,5	114,4	-0,2	-0,1		
Verkehrswegebau, Pflaster-, Platten-, Einfass.	28,84	101,2	102,7	104,6	106,1	105,1	105,5	105,9	106,6	106,5	1,3	-0,1		
Mauerarbeiten	0,57	101,7	103,9	105,4	107,6	106,0	106,9	107,3	108,1	108,2	2,1	0,1		
Betonarbeiten	27,69	101,7	103,8	105,0	106,3	105,4	106,1	106,1	106,5	106,4	0,9	-0,1		
Metallbauarbeiten	19,54	104,1	106,5	108,3	110,7	108,8	110,4	110,1	110,7	111,6	2,6	0,8		
Maler- und Lackierarbeiten – Beschichtungen	3,29	101,1	103,2	104,5	105,7	104,7	105,1	105,7	106,1	105,9	1,1	-0,2		

Quelle: Fachserie 17, Reihe 4, 11/2014, gewerblicher Baukostenpreisindex, S. 16

Die Eingriffslänge wird im Umweltbericht mit 20,3 km und damit um 700m länger angegeben, als die Baulänge im Projektdossier zum Gesamtprojekt (vgl. Tab. 5). Auch aus diesem Grund ist von höheren Baukosten auszugehen.

²⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/NI/B212-G21-NI-HB/subprojects/B212-G21-NI-HB-T1-NI/LPL_1_1_B212-G21-NI-HB-T1-NI_Lageplan_01.pdf

²⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_grunddaten



Ob aufgrund der schwierigen Baugrundverhältnisse, der Lage eines Teils der Strecke im Überschwemmungsgebiet und des hohen Aufwandes für Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen die Kosten korrekt und aktuell ermittelt wurden, kann nur geprüft werden, wenn eine differenzierte Kostenschätzung nach AKVS 2013²⁶ vorgelegt wird. Sie gilt für alle Anlagen und Arbeiten im Fernstraßenbau und verfolgt das Ziel einer wirtschaftlichen und kostentransparenten Planung und Vorbereitung von Straßenbaumaßnahmen. Es wird gefordert, dass eine solche Kostenschätzung vorgelegt wird.

Tabelle 5: Baukosten der B 212n

Projekte	Baulänge Umweltbericht in m	Baulänge in m nach Projektdossier	Baukosten (2014) HH-relevant	Baukosten (2012) bewertungsrelevant
Ortsumfahrungen	20.300	19.600	107,7	103,7
Baukosten 2014				107,85*
Kosten pro bau-km			5,49	5,50

Quelle: eigene Berechnungen auf http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_grunddaten; *hochgerechnet mit 1,04
BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Anhang 1

2.2.3 Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze

Aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen.

Zur Plausibilisierung der Investitionskosten wird ausgeführt:

„Das BMVI beauftragte ein Büro, ein Verfahren zur Plausibilisierung der von den Ländern angemeldeten Investitionskosten zum BVWP 2030 zu entwickeln. Basis hierfür sollten die Kosten bereits fertiggestellter Straßenbauprojekte (Vergleichsprojekte) sein.

Das Büro berechnete auf Grundlage der Vergleichsprojekte für unterschiedliche Straßenquerschnitte Kostenober- und Kostenuntergrenzen (Vergleichskosten).¹ Wenn die von den Ländern angemeldeten Investitionskosten innerhalb oder oberhalb der jeweiligen Vergleichskosten lagen, sollten sie als plausibel eingestuft werden.

²⁶ Vgl. AKVS 2013, Anweisung zur Kostenermittlung, Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung sowie zur Veranschlagung und Kostenfortschreibung von Straßenbaumaßnahmen.



[...]Wie das Büro die Vergleichskosten im Detail hergeleitet und berechnet hatte, war darin nicht dargelegt. Auch das BMVI konnte dem Bundesrechnungshof dies nicht erläutern.“²⁷

*„[...] Für das Herleiten der Vergleichskosten sollten fertiggestellte Straßenbauprojekte als Datengrundlage verwendet werden. Dazu fragte das **BMVI** von den Ländern Daten zu 148 Projekten ab. Diese meldeten jedoch nur Daten zu 78 Projekten. Für das Gutachten konnten davon lediglich 54 Projekte verwertet werden.“²⁸*

Diese Vorgehensweise wird vom Bundesrechnungshof als sehr bedenklich bewertet, denn dadurch, dass das BMVI diese Daten nicht kannte, **konnte es deren Qualität und Richtigkeit nicht bewerten.** „Auch dadurch ist die **Verlässlichkeit der hergeleiteten Vergleichskosten fragwürdig.**

Darüber hinaus hält es der Bundesrechnungshof nicht für hinnehmbar, dass das BMVI nicht sichergestellt hat, dass dem Büro ausschließlich Daten von schlussgerechneten Projekten gemeldet wurden. Nur bei schlussgerechneten Projekten sind alle Nachträge und damit alle Kosten bekannt. Für die Plausibilisierung der angemeldeten Straßenbauprojekte ist daher das Herleiten von Vergleichskosten auf der Basis schlussgerechneter Leistungen unabdingbar.“²⁹

Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

Weiter ist zu bemängeln, dass die nach der Plausibilisierung von einigen hundert Projekten ermittelten Untergrenzen für die Gesamtkosten durch das BMVI um 15 % abgesenkt wurden. Ursprünglich war es geplant die Projekte, bei denen die Kosten

²⁷ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 8

²⁸ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9

²⁹ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9, 10



unterhalb der Untergrenze lagen, mit der jeweiligen Straßenbauverwaltung zu besprechen und ggf. zu ändern (sogenannte Rückschleifen).³⁰

Durch die Senkung der Untergrenzen um 15 % wurde lediglich die Zahl der Rückschleifen verringert und mit hoher Wahrscheinlichkeit verhindert, dass zahlreiche Projekte mit völlig unrealistischen Kostenangaben überprüft wurden. Davon ist auszugehen, denn der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass das BMVI keine fachlichen Gründe für seine Vorgehensweise nennen konnte.³¹ Der Bundesrechnungshof führt dazu aus:

„Durch das nachträgliche Herabsetzen der Kostenuntergrenzen wurden Projekte als plausibel eingestuft, obwohl ihre Kosten unterhalb der gutachterlich ermittelten Untergrenzen lagen. Für den Bundesrechnungshof ist dieses Vorgehen insbesondere deshalb unverständlich, weil sich die Festlegung des BMVI nicht auf fachliche Argumente stützte und willkürlich erscheint.“³²

Diese Vorgehensweise ist nicht akzeptabel, denn durch das Absenken der Kostenuntergrenzen werden **Projekte als plausibel eingestuft, deren Kosten nach dem Plausibilisierungsverfahren zu gering** waren.

„Damit hat das BMVI sein Ziel, die Verlässlichkeit und die Vergleichbarkeit der NKV der gemeldeten Projekte untereinander zu verbessern, nur teilweise erreicht.“³³

Dies bedeutet, dass für das Projekt eine nachvollziehbare und detaillierte Kostenschätzung vorgelegt werden muss.

2.2.4 Nutzeneffekte Reisezeit

Die sehr hohen Nutzeneffekte bei der Reisezeit waren bereits beim BVWP 2003 Gegenstand großer fachlicher Kritik. Im neuen Bewertungsverfahren wurde der implizite Nutzen als neues Element aufgenommen, um den Zusatznutzen durch den induzierten Verkehr abzubilden.

³⁰ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 11

³¹ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

³² Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 12

³³ Vgl. BRH (2016): Bericht nach § 88 Abs. 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 13



„Bei der Ermittlung der impliziten Nutzendifferenz wird mit Ausnahme des verbleibenden Verkehrs (hier existieren keine impliziten Nutzendifferenzen) nach den gleichen Nutzerreaktionen unterschieden wie bei der Ermittlung des Reisezeitnutzens:

1. induzierter Verkehr durch häufigere Fahrten
2. induzierter Verkehr durch veränderte Zielwahl
3. von konkurrierenden Verkehrsträgern verlagerter Verkehr...

Die Ermittlung der Mengengerüste für die Bewertung der Nutzenkomponenten Reisezeit (NRZ), implizite Nutzendifferenzen (NI) und Zuverlässigkeit (NZ) erfolgt für den aufnehmenden Verkehrsträger Schiene und den aufnehmenden Verkehrsträger Straße in den überregionalen Relationen mit Hilfe eines multimodalen Verkehrsmodells, das bei der Ermittlung der als Einflussgröße für die Bausteine Routenwahl, Routensplit und Modal-Split benötigten generalisierten Kosten auf die Wertansätze der ökonomischen Bewertung zurückgreift. Dies betrifft die in Kapitel 5.1 dargestellten Zeitwertfunktionen für den gewerblichen und nicht-gewerblichen Personenverkehr und die Funktionen zur Ermittlung der Nutzerkosten aus der VP 2030. Die Validität des Modells zur Wirkungsprognose ist dadurch nachzuweisen, dass der Modal-Split differenziert nach Fahrtzwecken zumindest in Grobrelationen und die Querschnittsbelastungen im Schienennetz (Kantenbelastungen in Personenfahrten/Jahr differenziert nach SPFV und SPNV) gemäß Verkehrsverflechtungsprognose 2030 reproduziert werden können.“³⁴

Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ und NI trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt.³⁵

Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlegungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können. Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.

³⁴ Vgl. Intraplan (2014): Entwurf der NKA-Überprüfung, BVWP 2015, Anhang, S. 82-85.

³⁵ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 124ff.



Matrizennachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Zu den Haus-zu-Haus-Verkehren kann INTRAPLAN keine empirischen Belege vorlegen. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box.

Auch die Darstellung im Methodenhandbuch zur Modellierung kann dem nicht abhelfen.³⁶

Die Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr wurde für das Projekt mit 184,506 Mio. € berechnet.³⁷ Dies entspricht 46,8 % des Gesamtnutzens. Dieser extrem hohe Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit ist auch unter Berücksichtigung der Verkürzung der Strecke für Fahrten in Richtung Bremen außergewöhnlich hoch (vgl. Abb. 1 und 2). Um diesen Wert im Detail prüfen zu können, müssen die Quell-/Ziel-Beziehungen, die der Berechnung zugrunde gelegt werden zur Verfügung gestellt werden.

Nach den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 wird die B 212 südlich von Brake von 8.700 Kfz/24h genutzt, südlich von Elsfleth nimmt der Verkehr vor der L 865 auf 9.200 Kfz/24h zu, nördlich von Berne auf 9.400 Kfz/24h. Südöstlich von Berne nimmt die Verkehrsbelastung auf der B 212 um 3.000 Kfz/24h auf 6.400 Kfz/24 ab, nördlich von Bookholzberg auf 6.000 Kfz/24h (vgl. Abb. 2). Erst südlich davon in Richtung der A 28 nimmt die Verkehrsbelastung auf 11.200 Kfz/24h zu. Die Verkehrsmengen auf der B 212 verdeutlichen, dass der auf die Umgehungen verlagerbare Durchgangsverkehr absolut betrachtet gering ist, da die Verkehrsbelastung in Richtung Bremen nicht kontinuierlich zunimmt. Es ist auch davon auszugehen, dass sich nur ein Teil des Verkehrs, der die Fähren Berne-Farge, Blumenthal-Motzen und Lemwerder-Vegesack nutzt, auf die beiden Teilstücke der Umfahrung nördlich von Delmenhorst bis zur A 281 verlagert.

Im Bezugs- und Planfall wird auf der B212 nördlich von Elsfleth ein Verkehrsaufkommen von 10.000 Kfz/24h (DTVw) (vgl. Abb. 3 und 6) erwartet.³⁸ Nach Abbildung 2 war dieser Abschnitt 2010 mit 8.700 Kfz/24/h (DTV) belastet, rechnet man diesen Wert mit dem Faktor 1,1 in DTVw um, so ergeben sich 9.570 Kfz

³⁶ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 63ff.

³⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

³⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI-HB_VG_DTVw_Kfz.png
http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI-HB_PL_DTVw_Kfz.png



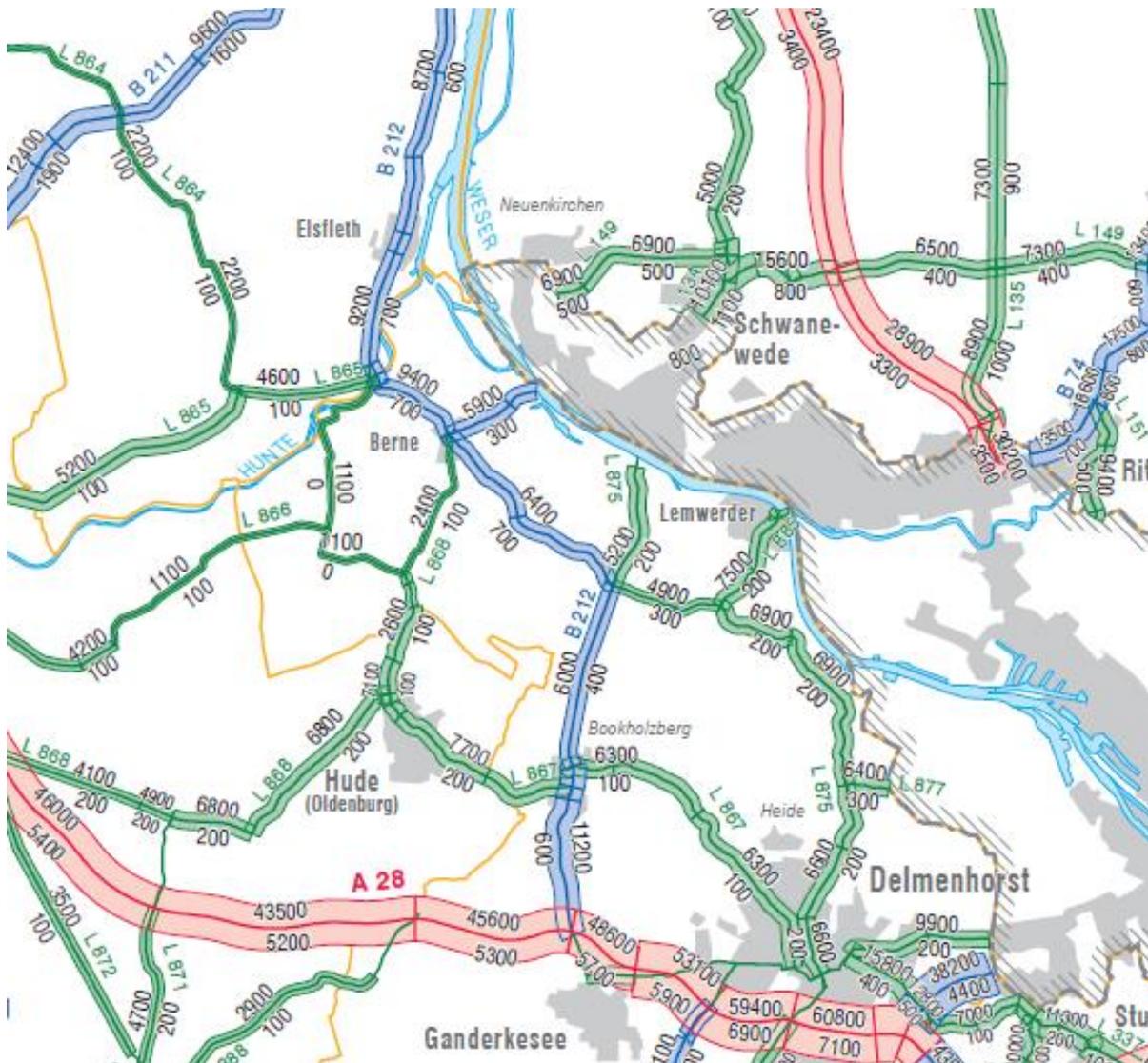
(DTVw). **Demnach werden weder im Bezugsfall noch im Planfall wesentliche Zunahmen prognostiziert.**

Die gewünschten Entlastungswirkungen „insbesondere (für) die bandartige Bebauung entlang der L875 und L877“ (Teilprojekt 2: „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit“) werden ebenfalls gering ausfallen. Nach den Angaben der Verkehrsmengenkarte 2010 nehmen die Verkehrsmengen hier nicht kontinuierlich zu. Auf der L875/B212 Harmenhausen bis L885 Lemwerder sind es lediglich 4.900 Kfz/24h, auf der L875 bis L 877 nur 6.900 Kfz/24h, auf der L877 (Niedersachsen) in Richtung GVZ Bremen nur 6.400 Kfz/24h (vgl. Abb. 2). Der auf die B 212n zu verlagernde Durchgangsverkehr liegt bei einem maximalen Verkehrsaufkommen von 6.900 Kfz/24h deutlich unter dem Schwellenwert von 9.000 Kfz/24h, ab dem ein Bedarf für eine Ortsumfahrung in Erwägung zu ziehen ist.³⁹ Das Ergebnis der Verkehrsprognose, nachdem für die B 212n eine Belastung von 10.000 Kfz/24h (DTVw) (vgl. Abb. 6) angegeben wird, wäre nur plausibel, wenn es zu erheblichen Neuverkehren kommt.

³⁹ Vgl. VSU, HB Verkehrsconsult, Bergische Universität (1997): Fortschreibung der Methodik zur Bewertung städtebaulicher Effekte in der Bundesverkehrswegplanung, S. 117-118. Forschungsvorhaben FE-Nr. 90425/94, Endbericht. Im Auftrag des BMVBW.



Abbildung 2: Verkehrsbelastungen der Straßenverkehrszählung 2010 (DTV)



Quelle: Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2012):
Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2010

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass Angaben zu den Reisezeitnutzen durch eine **differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang)** unterlegt sein müssen, da für die 6 km lange Umfahrung Elsfleth⁴⁰ nur in den Hauptverkehrszeiten hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages nicht gegeben sein werden, da die Strecke durch den Ort auf der bestehenden B 212 kürzer ist. Diese Angaben müssten für eine belastbare Berechnung für **den Bezugs- und Planfall vorliegen**. Dies ist jedoch nicht der Fall.

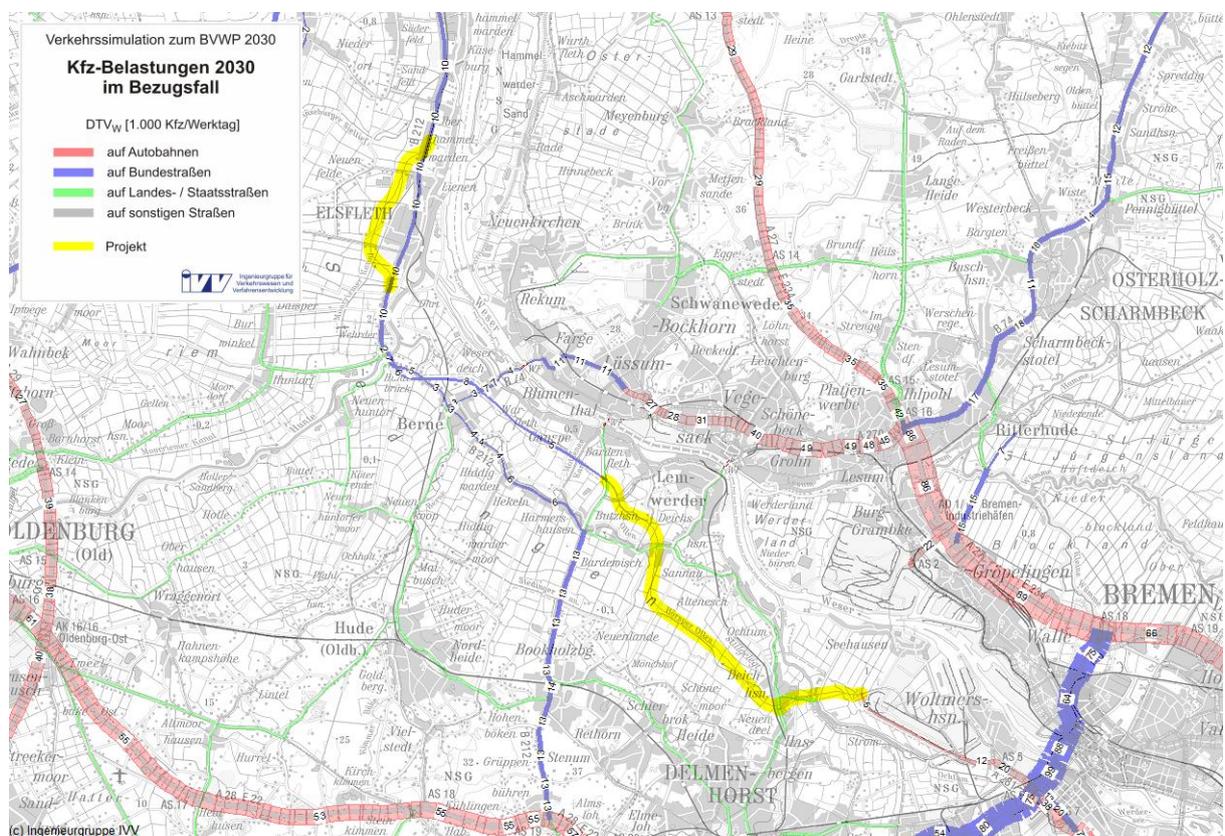
⁴⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T1-NI/B212-G21-NI-HB-T1-NI.html#h1_grunddaten



Der implizite Nutzen soll 96,163 Mio. € betragen.⁴¹ Dies entspricht 24,4 % des Gesamtnutzens. Das bedeutet, dass der Reisezeitnutzen im Personenverkehr und der implizite Nutzen 71,2 % des Gesamtnutzens ausmachen sollen.

Diese hohen Nutzen sind auch deshalb nicht plausibel, da die Verkehrsmengen im Bezugsfall 2030 südlich von Elsfleth nicht zunehmen, sondern konstant sind. So werden auf der B 212 nördlich der L 865 10.000 Kfz/24h als DTVw angegeben (vgl. Abb. 3). Da die Werktagsbelastungen in der Regel um bis zu 10 % höher sind als die DTV-Werte wird in diesem Bereich also keine Zunahme erwartet.

Abbildung 3: Verkehrsbelastungen im Bezugsfall 2030



Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI-HB_VG_DTVw_Kfz.png

Auf der B 212 südlich von Bookholzburg wird mit 13.000 Kfz/24h (DTVw) nur eine um etwa 700 Kfz/24h⁴² höhere Verkehrsbelastung erwartet als 2010. Auf dem Abschnitt zwischen der Kreuzung B 212 / Berner Straße / Motzener Straße und Bookholzburg soll es dagegen zu fast einer Verdopplung der Verkehrsmengen von 6.000 Kfz/24h

⁴¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

⁴² Anmerkung: Rechnet man die 11.200 Kfz/24H (DTV) mit dem Faktor 1,1 in DTVw um ergeben sich 12.300 Kfz/24h.



als DTV⁴³ auf 13.000 Kfz/24h (DTVw) kommen. Diese enorme Zunahme überrascht, da sie sich südlich von Bookholzburg auf der B 212 nicht fortsetzt und nicht davon auszugehen ist, dass diese Verkehre von Bookholzburg auf der L 867 (Abb. 2) nach Delmenhorst fahren.

2.2.5 Zwischenfazit Nutzen-Kosten-Verhältnis

Das NKV beträgt nach den Angaben im Projektdossier 4,47.⁴⁴ Berücksichtigt man zusätzlich die Planungskosten verringert sich das NKV auf 3,845. Berücksichtigt man außerdem den impliziten Nutzen nicht, was aufgrund der Überschneidungen mit den Reisezeitnutzen angebracht ist, reduziert sich das NKV auf 2,9 (vgl. Tab. 6). Da Reisezeitnutzen < 1 min aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht seriös ermittelt werden können, werden diese ebenfalls nicht berücksichtigt. Dadurch verringert sich das NKV auf 2,74.

Das NKV wird bei der Ermittlung **aktueller Investitionskosten** sowie einer belastbaren Betrachtung der **Reisezeitnutzen** im Personen- und Güterverkehr weiter abnehmen.

Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass 88,237 Mio. € Baukosten für die NKV-Berechnung (Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten) angegeben werden. Mit den Planungskosten ergeben sich 102,737 Mio. €. Im Projektdossier werden für Aus- und Neubau 89,18 Mio. € als Kosten genannt. Addiert man die Planungskosten von 14,5 Mio. € auf diesen Kostenwert ergeben sich 103,68 Mio. € (bewertungsrelevante Investitionen).

Tabelle 6: Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

	Nutzen in Mio. €	Kosten in Mio. €	NKV
Kosten laut Projektdossier	394,607	88,237	4,47
mit Planungskosten	394,607	102,737	3,84
... ohne impliziten Nutzen	298,444	102,737	2,90
... ohne impliziten Nutzen, ohne Reisezeitnutzen < 1 min	281,34	102,737	2,74

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

⁴³ Anmerkung: Geht man näherungsweise davon aus, dass die 2010 festgestellten 6.000 Kfz/24h im DTV 6.600 Kfz/24h als DTVw entsprechen, so entsprechen die 13.000 Kfz/24h als DTVw fast einer Verdoppelung der Verkehre.

⁴⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen



2.2.6 Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ist die Frage zu stellen, inwieweit diese Nutzeneffekte richtig ermittelt wurden und ob die Datengrundlagen dazu hinreichend aktuell waren. Denn nach den Ausführungen im Projektdossier zur OU Elsflath (Teilprojekt Nr. 1) beziehen sich diese Angaben nur auf den Zeitraum von 2005 bis 2007.⁴⁵ Das bedeutet, dass alle nach 2007 ergriffenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht berücksichtigt wurden.

Nach den Angaben in der Nutzen-Kostenanalyse soll aus der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein positiver Nutzen von 31,958 Mio. € (8,1 % des Gesamtnutzens) entstehen.⁴⁶

2.3 Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die **Zielformulierung**⁴⁷ ist unzureichend und die Ziele werden nicht priorisiert. Vor allem fehlt beispielsweise beim übergeordneten Ziel **„Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“**, ein daraus abgeleitetes Ziel, das konsequenterweise lauten müsste: „Vermeidung einer hohen Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen und Natura 2000–Gebieten“.⁴⁸

Die Angaben im Umweltbeitrag Teil 2 berücksichtigen nicht die erforderlichen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen und Kompensation. Das Kriterium 2.5 Flächeninanspruchnahme berücksichtigt **nur** die überschlägige Abschätzung der Brutto-Flächeninanspruchnahme des Verkehrsweges einschließlich aller Verkehrsbegleitflächen (versiegelte und nicht versiegelte Verkehrsflächen einschl. Böschungsflächen, Dämme, Einschnitte).⁴⁹

Eine Überprüfung der Flächeninanspruchnahme geschieht in Kapitel 3. Insgesamt ist nicht absehbar, wie die Planungsziele der BVWP, die **Flächeninanspruchnahme von Natur und Landschaft** zu begrenzen bzw. weiteren **Verlust von unzerschnittenen Räumen** (s.u.) zu begrenzen, erreicht werden soll.⁵⁰

⁴⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T1-NI/B212-G21-NI-HB-T1-NI.html#h1_grunddaten

⁴⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

⁴⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁴⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 5

⁴⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 26.

⁵⁰ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, Tab. 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2030.



2.4 Verkehrsprognose 2030

2.4.1 Allgemeine Bemerkungen zur Verkehrsprognose

Die Ausführungen zur Verkehrsprognose zeigen, dass die im bisherigen Verfahren von RegioConsult für den NABU-Bundesverband vorgetragene Kritik weitgehend unberücksichtigt geblieben ist. Es bleibt unklar, was das BMVI unter Mikroprognose versteht.⁵¹ Hierunter Verflechtungen auf Kreisebene zu verstehen, zeigt ein unzureichendes bzw. fehlerhaftes Verständnis von Modellierungsebenen auf. Denn neben der üblichen Makroprognose, soll eine mikroskopische Betrachtungsweise Verkehrsbelastungen auf der Ebene von einzelnen Akteuren bzw. Fahrzeugen aufzeigen.

Inwieweit gerade das BIP der entscheidende Treiber der Verkehrsentwicklung ist, ist ebenfalls fraglich. Entsprechend sind die Ergebnisse zu hinterfragen, da vor allem aufgrund zu niedriger Nutzerkostensteigerungen ein überhöhtes Wachstum ermittelt wird. Da überdies nur Verkehrsleistungsdaten genannt werden, ist eine abschließende Beurteilung der Annahmen der Prognose nicht möglich, da für viele Projektbewertungen die Höhe des Verkehrsaufkommens maßgebend ist. Die Annahmen zur Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr (vgl. Tab. 7) werden insbesondere für die LKW als nicht realistisch eingeschätzt. Dadurch kommt es in der Folge zu einer überhöhten Prognose der LKW-Verkehre und zur Ausweisung zu hoher Nutzen. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die PKW-Verkehre, da für diese nur ein Nutzerkostenanstieg von nur 0,5 % angesetzt wurde. Realistisch wäre ein mindestens dreifach so hoher Anstieg von 1,5 % bzw. von 2 % (vgl. Angaben von KUNERT).

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrerpreisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, etwa 100 Indexpunkte über dem Verbraucherpreisindex liegt (vgl. Abb. 4). Auch eine Analyse des BBSR zeigt, dass zwischen den Lebenshaltungskosten und den Kraftstoffpreisen eine deutliche Lücke klafft (vgl. Abb. 5: Indexwert für Diesel über 180, Lebenshaltung bei unter 120).

⁵¹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 54

**Tabelle 7: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr**

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Hauptinflussfaktoren (+ = steigernde Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
OSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose sowie analog, 2014, Folie 22

Es ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiterentwickelt. Dies stellt bereits einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten. Auch durch alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) ist keine Reduktion der Nutzerkosten zu erwarten.

Die von INTRAPLAN unterstellte hypothetische Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Aussage betrachtet werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Dagegen ist aber zu beachten, dass aufgrund des zunehmenden Modernisierungsdrucks bei LKW (beispielsweise durch Umweltzonen und die Verwirklichung der Klimaschutzziele), die Kosten durch den erforderlichen Fahrzeugtausch steigen. Bei steigenden Kraftstoffkosten, könnten auch die durch neue LKW möglichen Rückgänge im Verbrauch kompensiert werden, sodass es für diese Kategorie insgesamt zu Kostensteigerungen kommt und nicht zur von INTRAPLAN angenommenen realen Veränderung von 0,0% pro Jahr.⁵²

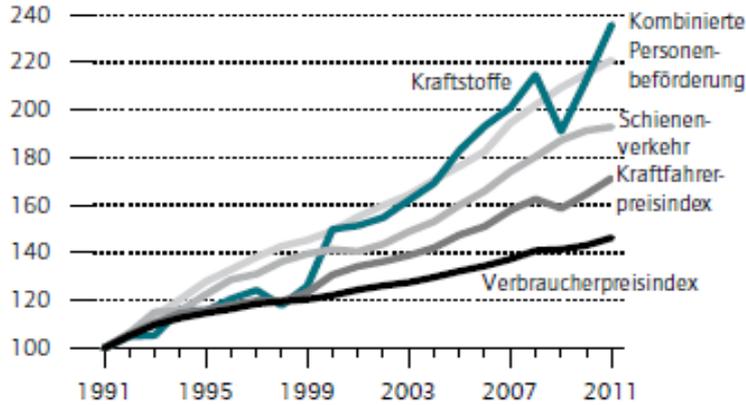
⁵² Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.



Abbildung 4: Preisindizes im Verkehr

Preisindizes im Verkehr

1991 = 100

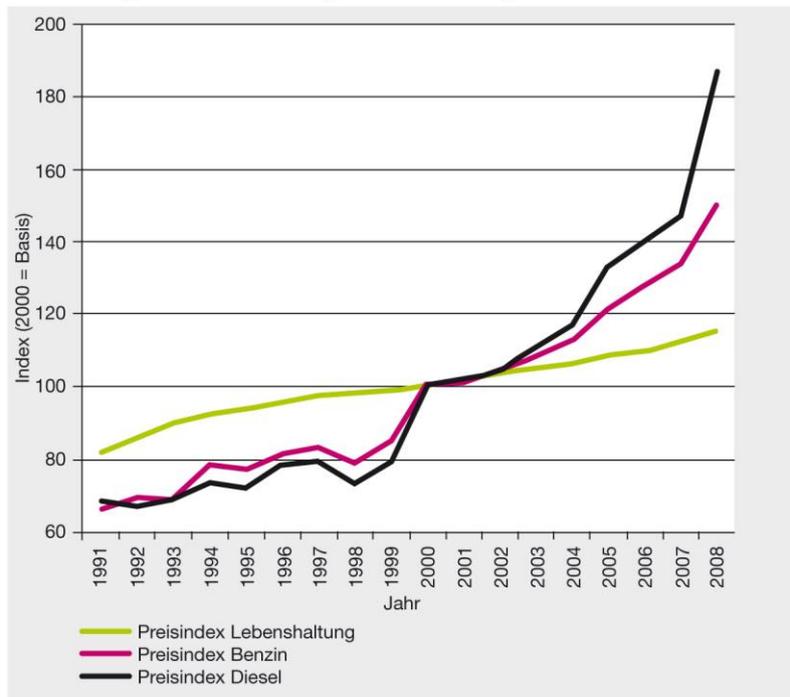


Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

Quelle Kunert, U. und Radke, S. (DIW Wochenbericht 24, 2012): Personenverkehr in Deutschland – mobil bei hohen Kosten, S. 9

Abbildung 5: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise

Abbildung 6
Entwicklung der Lebenshaltungs- und Kraftstoffpreise



Quelle: Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn 2009. = BBSR-Online-Publikation 6/2009

Quelle BBSR, Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität, IzR 12.2009



2.4.2 Verkehrsbelastungen nach der Prognose zum BVWP 2030

Für den Abschnitt Elsfleth werden in der Prognose 2030 9.000 bis 10.000 Kfz/24h (DTVw) ausgewiesen. Es wird von einer fast vollständigen Verlagerung des Verkehrs ausgegangen, da für die Ortsdurchfahrt nur noch 2.000 Kfz/24h angegeben werden (vgl. Abb. 6). Auf der Umfahrung von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen (Teilprojekt 2) und dem folgenden Abschnitt bis zur A 281 (Teilprojekt 3) werden nur Belastungen von 8.000 bis 10.000 Kfz/24h ausgewiesen. Diese Belastungen sind so gering, dass der Bau der B212n grundsätzlich in Frage zu stellen ist.

Betrachtet man die Belastung auf der B 212 von Harmenhausen bis zur A 28, so ist erkennbar, dass sich dort die Belastung im Vergleich zum Bezugsfall lediglich um 1.000 Kfz/24h verringern soll. Das bedeutet, dass davon ausgegangen wird, dass die Teilstücke 2 und 3 für die B 212 in diesem Bereich nur zu einer marginalen Entlastung führen werden.

Da die Belastung auf der L 875 im Jahr 2010 maximal 6.900 Kfz/24h (DTV) betragen hat, wird offenbar von einer vollständigen Verlagerung dieser Verkehre auf die Umfahrung ausgegangen. Woher die übrigen Verkehre kommen und ob diese Verkehrszunahme plausibel ist, lässt sich nur nach der Prüfung der Quell-/Ziel-Matrizen ermitteln. Diese müssen vorgelegt werden.

Aus Abbildung 7 ist erkennbar, dass die stärksten "Entlastungswirkungen" der B212n auf den vorhandenen Fernstraßen in Bremen prognostiziert werden. Auf der A 270 soll der Verkehr im Vergleich von Planfall und Bezugsfall um 2.000 bis 4.000 Kfz/24h zurückgehen, auf der A27 zwischen AS 16 und AS 18 um 4.000 Kfz/24h sowie auf der B 6 um 3.000 Kfz/24h. In Niedersachsen soll der Verkehr auf der A 28 östlich des AS 18 um 1.000 Kfz/24h und östlich des AS 19 um 2.000 Kfz/24h abnehmen. Somit kommen bis zu 60% (ca. 6.000 Kfz/24h) der prognostizierten Verkehre auf der B212neu im Planfall (10.000 Kfz/24h) von den umliegenden Fernstraßen A 270 / A 27 (2.000-4.000 Kfz/24h) und A 28 (-2.000 Kfz/24h). Die gewünschten Entlastungen durch den Neubau, insbesondere für die bandartige Bebauung entlang der L 875 und L 877 (Teilprojekt 2: „Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit“) kommen also nur in eingeschränktem Maße zustande (vgl. Abb. 6-7). Aufgrund des Entfalls der Verknüpfung der B 212n mit der L 875 im Norden von Delmenhorst wird es auch



nicht zu einer vollständigen Entlastung der L 875 und der L 877 kommen, es verbleiben „Restverkehre“ in beträchtlicher Höhe.

Auf der L 875 östlich von Harmenhausen mit den Ortsdurchfahrten Altenesch und Deichhausen mit einem Verkehrsaufkommen von 6.400-6.900 Kfz/24h als durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) im Jahre 2010 ist kein Bedarf für die Entlastungen der Ortsdurchfahrten durch eine Umgehung erkennbar. Denn erst ab **Belastungen von 9.000 Kfz/24h (DTV)** in der Ortsdurchfahrt werden Ortsumgehungen für kleine Orte in der Fachliteratur für erforderlich gehalten, sodass der Bedarf generell in Frage zu stellen ist.⁵³ Im Bezugsfall werden für diesen Streckenabschnitt keine Belastungen ausgewiesen (vgl. Abb. 3).

2.4.3 Verkehrsprognose der DEGES

Nach Bau der B 212n werden im Planfall 1 (A 281 mit B212 n ohne Verknüpfung L 875) nach Angaben der DEGES 4.400 Kfz/24h auf der L 875 nördlich der B 212n (Delmenhorst Ortsteil Deichhausen) verbleiben, auf der L 877 (Niedersachsen/ Ortsdurchfahrt Strom) 6.600 bzw. 6.100 Kfz/24h.⁵⁴ Das bestätigt, dass die Entlastungen auf den Landstraßen L 875 (nördlich B 212n) und der L 877 nur gering sein werden. Denn im Vergleich zur SVZ 2010 kommt es auf L 875 nördlich der B 212 lediglich zu einer Entlastung von rund 2.000 Kfz/24h, auf der L 877 ist nur eine Entlastung um 300 Kfz/24h erkennbar.

Die obergerichtliche Rechtsprechung verlangt in der Regel deutliche Entlastungswirkungen, die erst ab einer Größenordnung von mindestens 50 % in der fachlichen Praxis unterstellt werden.⁵⁵ Dies ist im Falle der L 875 und der L 877 nicht gegeben (vgl. Abb. auch 7).

Wie bereits einführend dargestellt, weist die Prognose der DEGES für den Fall der Verknüpfung der B 212n mit der L 875 auf der L 875 südlich der B 212 eine Belastung von 25.300 Kfz/24h aus. Denn dann übernimmt die L 875 die Funktion des Zubringers zur A 281.

⁵³ Vgl. VSU, HB Verkehrsconsult, Bergische Universität (1997): Fortschreibung der Methodik zur Bewertung städtebaulicher Effekte in der Bundesverkehrswegplanung, S. 117-118. Forschungsvorhaben FE-Nr. 90425/94, Endbericht. Im Auftrag des BMVBW.

⁵⁴ Vgl. DEGES und Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der HB, 2015, Sachstand B212 neu und KES: Angaben zur Prognose 2030 mit Realisierung der A 281, Planfall: mit B212neu ohne Anschluss an Delmenhorst, Bezugsfall: ohne Bau der B212neu, S. 5.

⁵⁵ Vgl. beispielhaft das Urteil des Hessischen VGH zur OU Offenthal, B486/L3001, 30.06.2010, 2 C 2344/09.



Abbildung 6: Verkehrsbelastungen im Planfall 2030

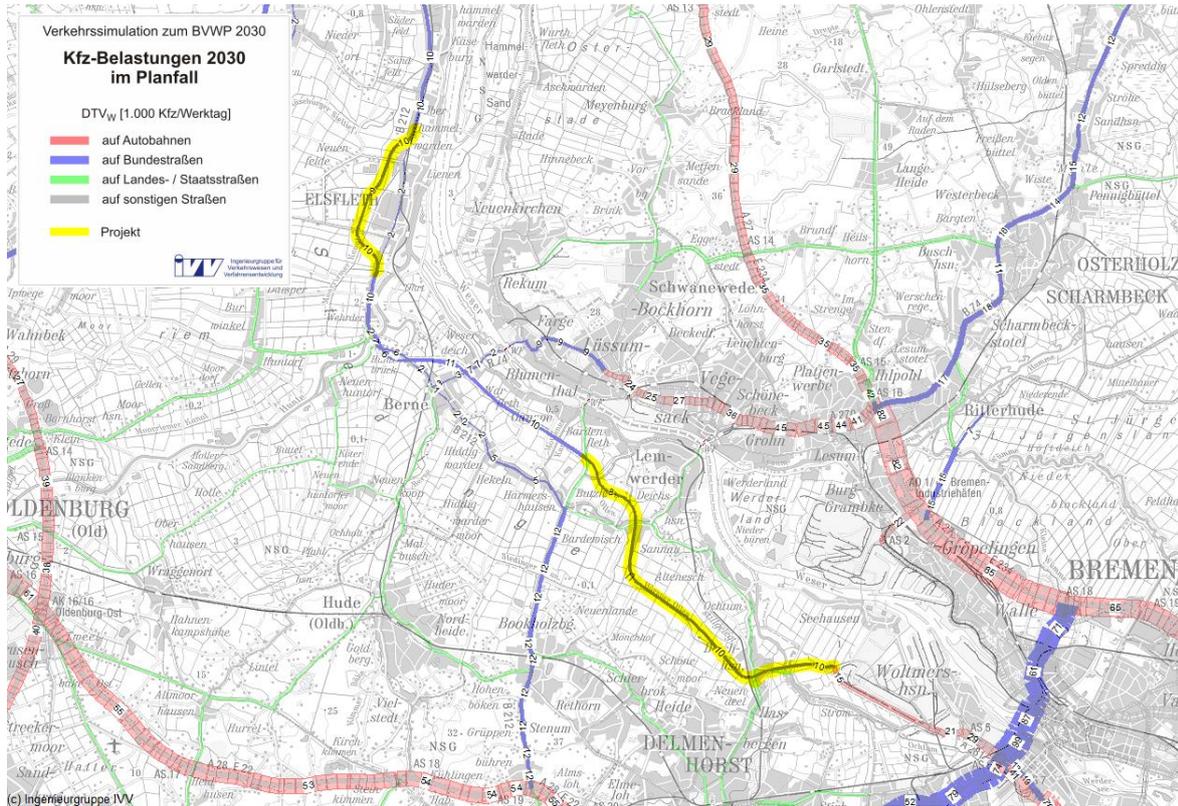
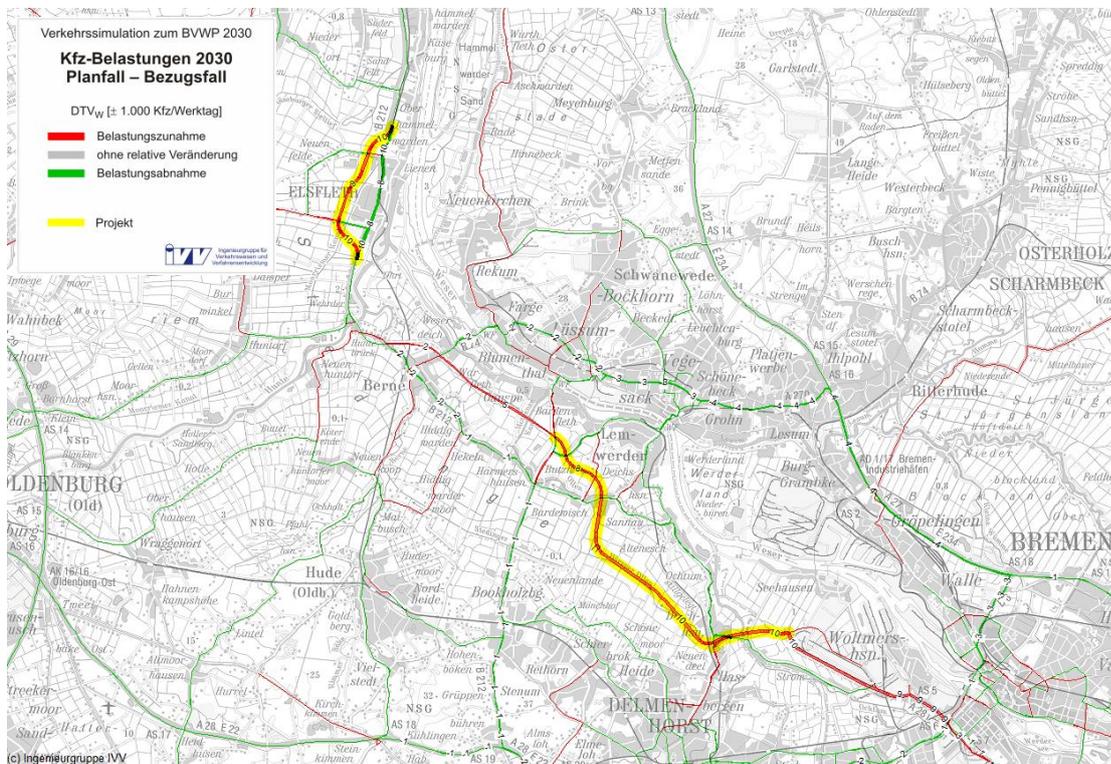
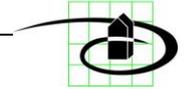


Abbildung 7: Differenzkarte Planfall-Bezugsfall



Quellen: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI_HB_PL_DTVw_Kfz.png und Differenzkarte



2.5 Finanzierung des BVWP 2030

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt.⁵⁶ Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird (vgl. Tab. 8). Die Schleppe nicht zu berücksichtigen ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

Tabelle 8: Investitionsstruktur des BVWP 2030

	Gesamt	sonstige Investitionen	Erhaltung /Ersatz	Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E	Aus- und Neubau Schleppe (ab 2031)	Anteil Erhalt ohne Schleppe	Anteil Erhalt mit Schleppe
Straße	130,7	12	67	15,9	19,3	16,4		
Schiene	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9		
Wasserstraße	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5		
Summe	264,5	21,6	141,6	25,2	38,3	37,8	53,53%	67,83%

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 14, Tabelle 2, eigene Berechnungen

Im BVWP 2003 wurden 66,2 Mrd. € für Aus- und Neubau und 82,7 Mrd. € für Erhalt reserviert. 2003 betrug die Landesquote für Niedersachsen 8,1 %. 2,118 Mrd. € waren damals für laufende und fest disponierte Projekte vorgesehen, 1,886 Mrd. € für neue Projekte des VB.⁵⁷

Jetzt stehen für den gesamten BVWP inkl. Schleppe 101,3 Mrd. € für Aus- und Neubau und 141,6 Mrd. € für Erhalt zur Verfügung, wenn sie im Bundeshaushalt abgesichert werden. Das bedeutet, dass der Ausbau- und Neubautitel nochmals um über 35 Mrd. € gesteigert wird und für den Erhalt jetzt 60 Mrd. € mehr zur Verfügung stehen sollen.

⁵⁶ Anmerkung: 264,5 Mrd. € /15 Jahre ergibt 17,63 Mrd. €

⁵⁷ Vgl. BVWP 2003, 2.7.2003, Tab. 11 und Tab. 18.



In Tabelle 9 ist zu erkennen, dass Niedersachsen jetzt insgesamt 1,884 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 6,387 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E) erhalten soll, insgesamt also 8,271 Mrd. €. Der Landesanteil beträgt 12,3 %.

Für laufende und fest disponierte Projekte stehen etwa 125,6 Mio. €/a zur Verfügung, für neue Vorhaben 425,8 Mio. €/a.⁵⁸

Tabelle 9: Mittelaufteilung nach Ländern

Land	Laufende und fest disponierte Vorhaben (FD)	Neue Vorhaben VB/VB-E	Gesamt FD+VB	Anteil
Baden-Württemberg	3.744	5.538	9.282	13,8 %
Bayern	4.868	6.516	11.384	16,9 %
Berlin	823	21	844	1,3 %
Brandenburg	1.073	950	2.023	3,0 %
Bremen	112	506	618	0,9 %
Hamburg	933	1.531	2.464	3,7 %
Hessen	2.897	5.058	7.955	11,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	160	254	414	0,6 %
Niedersachsen	1.884	6.387	8.271	12,3 %
Nordrhein-Westfalen	2.945	10.005	12.950	19,2 %
Rheinland-Pfalz	1.323	1.785	3.108	4,6 %
Saarland	32	103	135	0,2 %
Sachsen	307	766	1.073	1,6 %
Sachsen-Anhalt	507	1.465	1.972	2,9 %
Schleswig-Holstein	1.557	1.473	3.030	4,5 %
Thüringen	974	809	1.783	2,7 %
Gesamt	24.139	43.167	67.306	100 %

Quelle: BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 38, Tabelle 10

Wie aus Tabelle 10 ersichtlich, stehen aus dem Bundeshaushalt für Bedarfsplanmaßnahmen für Niedersachsen 2016 114 Mio. € und 2017 117 Mio. € zur Verfügung. 2015 hatte Niedersachsen nur 68 Mio. € erhalten.

Das bedeutet, dass für das Gesamtprojekt etwa 94,5 % des Jahresetats von 2016 notwendig wären.

⁵⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 124ff.

**Tabelle 10: Bedarfsplananteile der Länder 2015-2017**

in Mio. Euro	2015	2016	2017
BW	115	191	196
BY	137	227	233
BE	100	105	80
BB	32	33	34
HB	8	1	0
HH	6	10	25
HE	61	101	104
MV	26	23	20
NI	68	114	117
NW	158	262	269
RP	58	95	98
SL	6	10	10
SN	16	31	42
ST	20	24	60
SH	27	20	46
TH	22	36	37

Quelle: BT-DS-Nr. 18/5989, 15.9.2015, S. 5

3. Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung

Die Beschreibung der Umweltwirkung im Projektdossier des Hauptprojekts zeigt, dass eine erhebliche Umweltbetroffenheit vorliegt.

„Die Neubautrasse verläuft im Grenzgebiet zwischen Bremen und Niedersachsen in 3 Teilabschnitten innerhalb grabenreichen Grünlands und quert mehrere Fließgewässer, u.a. die „Ochtum“ und deren Retentionsbereich. In T1 befindet sich ein FFH-Gebiet im Wirkraum, lt. Ländermeldung sind jedoch erhebliche Beeinträchtigungen „zu erwarten“, d.h. wahrscheinlich. In T2 liegt ein FFH-Gebiet im Bereich des Flusses „Ochtum“, für das erhebliche Beeinträchtigungen wahrscheinlich sind. In T3 werden auf fast der gesamten Trassenlänge ein VSG, sowie kleinräumiger, ein FFH-Gebiet zerschnitten. Für das VSG sind erhebliche Beeinträchtigungen wahrscheinlich. Im Falle des FFH-Gebietes können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden. In T2 werden am Trassenende zwei LSG, ein NSG, ein BfN-Kernraum (Feuchtlebensraum) und ein BfN-Großraum (Feuchtlebensraum) zerschnitten. Auf fast der gesamten Trassenlänge in T3 werden



ein LSG, ein BfN-Kernraum (Feuchtlebensraum), sowie ein BfN-Großraum (Feuchtlebensraum) durchfahren. Die o.g. Beeinträchtigungen führen insgesamt zu einer hohen Umweltbetroffenheit des Gesamtprojekts.⁵⁹

Die Beschreibung des Eingriffs macht deutlich, dass es durch die Ortsumfahrungen zu einem **massiven Eingriff** in Natura 2000-Gebiete kommt, die zerschnitten werden und weitere Konflikte aus der Betroffenheit eines Überschwemmungsgebiets und der Zerschneidung von BfN-Kern- und BfN-Großräumen resultieren (vgl. Abb. 8).

Im Umweltbeitrag Teil 1 wird die Nutzensumme Umwelt mit -20,339 Mio. € zwar negativ angegeben. Dieser negative „Nutzen“ ergibt sich aus der zusätzlichen Lärmbelastung, die außerorts durch berücksichtigte Lärmschutzkosten (fiktive außerörtliche Lärmschutzwand) in Höhe von -28,922 Mio. € entsteht und innerorts einen Nutzen von 9,987 Mio. € erzeugt.⁶⁰ Da die Kosten für die außerörtliche Lärmschutzwand aber nur fiktiv angenommen werden, kommt es in der Realität zu einer Verlärmung von bisher weniger stark belasteten Bereichen.⁶¹

Die Kosten des erheblichen Flächenverbrauchs bzw. -eingriffs in **geschützte Bereiche** werden jedoch **nicht** ermittelt. Dies verdeutlicht noch einmal das völlig unzureichende Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung (vgl. Kap. 2.2.1).

In Abbildung 8 ist die Betroffenheit geschützter Gebiete im Übergangsbereich der Teilprojekte 2 und 3 zu erkennen. Eine konfliktfreie Führung der Trasse ist hier nicht möglich. Von Westen kommend wird das NSG in Delmenhorst Sandhauser Brake⁶² mit dem Fledermausvorkommen Sandhauser Brake durchschnitten (vgl. Abb. 8), anschließend muss das Überschwemmungsgebiet und das FFH-Gebiet im Verlauf der Ochtum (FFH-Gebiet 28-17-331) sowie auf Bremer Gebiet das Vogelschutzgebiet durchfahren werden. Durch das Teilprojekt 1, die Ortsumfahrung Elsfleth ist das FFH-Gebiet „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen 2517-331“ betroffen, das nördlich von Elsfleth liegt. Dort werden die Austauschbeziehungen zwischen zwei Gewässern (Käseburger und Teich nördlich Elsfleth) durch die Umfahrung getrennt (vgl. Abb. 9).

⁵⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_umwelt

⁶⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

⁶¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_umwelt

⁶² Anmerkung: In Abbildung 7 ist das NSG nur als LSG ausgewiesen.



Abbildung 8: Geschützte Gebiete im Übergangsbereich der Teilprojekte 2 und 3



Trassenführung

- Zu bestimmende Linie
- - - Verlegung Straßen
- · - · - Verlegung Wege
- Knotenpunkte zu bestimmende Linie
- ⊢ Überführungen
- ⊣ Unterführungen

Nutzungen

- Siedlungsbereiche
- Gewerbegebiete

Vorranggebiete

- Grünland
- Natur und Landschaft

Schutzgebiete

- Naturschutzgebiete
- Landschaftsschutzgebiete
- Natura 2000 Gebiete
- EU-Vogelschutzgebiet
- FFH-Gebiete
- Überschwemmungsgebiete (Verordnung)

Ausgewählte Empfindlichkeiten

- ◆ Denkmal
- Bodendenkmal
- Wertvolle Biotopkomplexe
- Fledermausvorkommen Sandhauser Brake

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/NI/B212-G21-NI-HB/subprojects/B212-G21-NI-HB-T3-HB/LPL_1_1_B212-G21-NI-HB-T3-HB_Lageplan.pdf

Die besondere Bedeutung und Schutzwürdigkeit des Fledermausvorkommens und der artenreichen Libellengemeinschaft wird aus der folgenden Beschreibung des NSG deutlich:

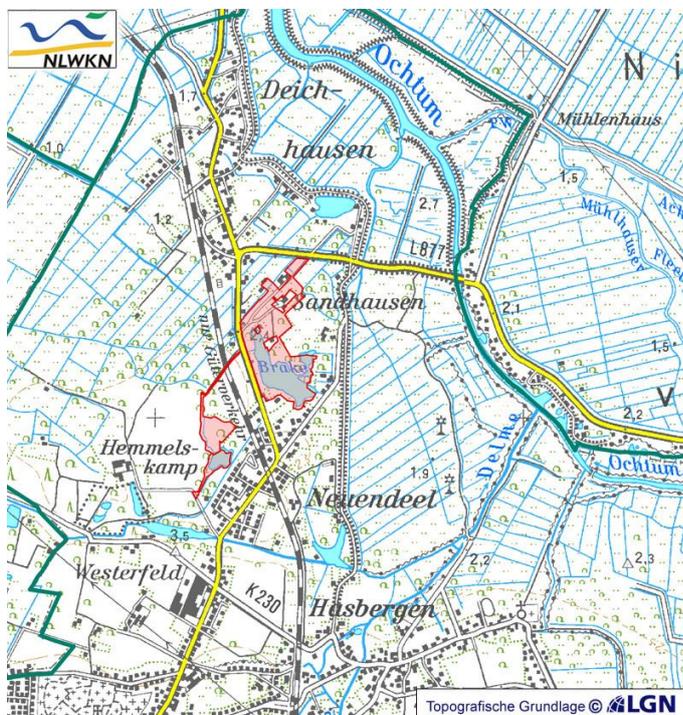


„Den Kern des gut 20 ha großen Schutzgebietes bilden die beiden Stillgewässer „Sandhauser Brake“ und „Schwarze Brake“. Diese haben als naturnahe Gewässer eine hohe Bedeutung als Jagdhabitat für zahlreiche Fledermausarten. Darüber hinaus bilden sie mit ihren teils ausgedehnten Verlandungs-, Röhricht- und Schwimmblattzonen wertvolle Biotope für wasserbezogene Lebewesen, z.B. für eine artenreiche Libellengemeinschaft.

Funktional ergänzt werden die Teiche insbesondere um drei strukturreiche Waldbestände, die jeweils hohe Anteil von Eichen aufweisen. Zahlreiche Alt- und Höhlenbäume schaffen hier unter anderem Quartierstandorte für Fledermäuse, so dass das Naturschutzgebiet insgesamt sieben Arten dieser bedrohten Säugetiergruppe Lebensraum bietet (Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Rauhaufledermaus, Zwergfledermaus, Braunes Langohr, Wasserfledermaus und Teichfledermaus).

Hecken und Waldränder stellen weitere Jagdhabitats bereit und dienen darüber hinaus als wichtige Vernetzungsstrukturen innerhalb des Schutzgebietes und darüber hinaus.“⁶³

Abbildung 9: NSG Sandhauser Brake und Schwarze Brake



Quelle: http://www.nlwkn.niedersachsen.de/naturschutz/schutzgebiete/einzelnen_naturschutzgebiete/naturschutzgebiet-sandhauser-brake-und-schwarze-brake-94490.html

⁶³ Vgl. http://www.nlwkn.niedersachsen.de/naturschutz/schutzgebiete/einzelnen_naturschutzgebiete/naturschutzgebiet-sandhauser-brake-und-schwarze-brake-94490.html



Die Betroffenheit des FFH-Gebietes „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen 2517-331“ ist in Abbildung 9 in zwei Kartenausschnitten dargestellt.

Abbildung 10: Betroffenheit des FFH-Gebietes nördlich Elsfleth



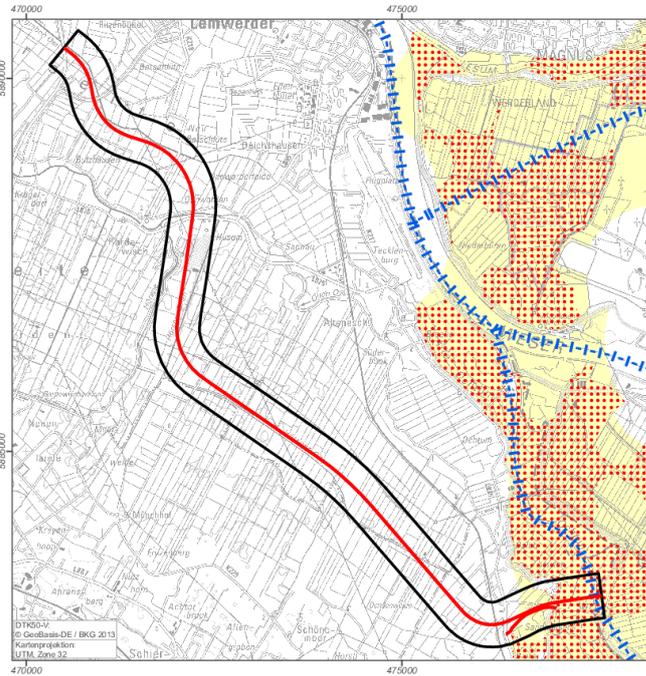
Quelle: https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/GlobalNetFX_Umweltkarten/

Nach den Angaben im Umweltbeitrag Teil 2 können erhebliche Beeinträchtigungen für ein Natura 2000-Gebiet nicht ausgeschlossen werden, für drei Gebiete sind sie wahrscheinlich (vgl. auch Tabelle 11). Die Angabe „wahrscheinlich“ ist fachlich nicht korrekt und gibt den Sachverhalt nicht richtig wieder, denn im hier vorliegenden Fall ist vielmehr von einer „sicheren“ Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten auszugehen.

In Abbildung 10 ist zu erkennen, dass es durch die B 212 im Übergangsbereich der Teilprojekte 2 und 3 zu einer starken Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerken) kommt. Auf 13,3 ha Fläche werden unzerschnittene Kernräume (UFR 250) in Anspruch genommen. Auf 3,1 km Länge werden unzerschnittene Großräume (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) zerschnitten. Außerdem wird durch den Neubau ein Überschwemmungsgebiet auf 0,6 km Länge zerschnitten.

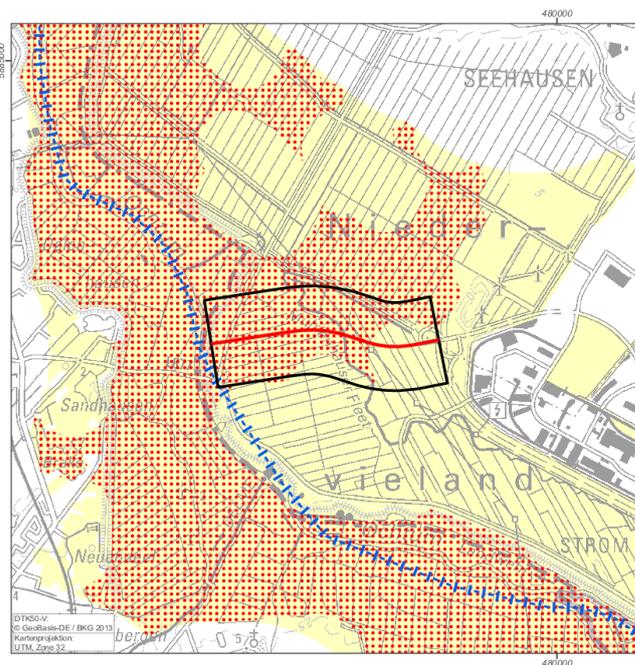
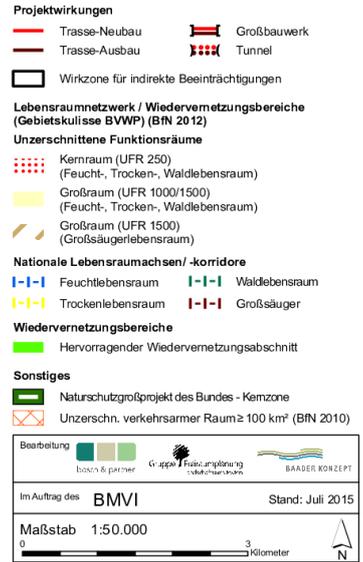


Abbildung 11: Betroffenheit von Lebensraumnetzwerken und unzerschnittenen Funktionsräumen



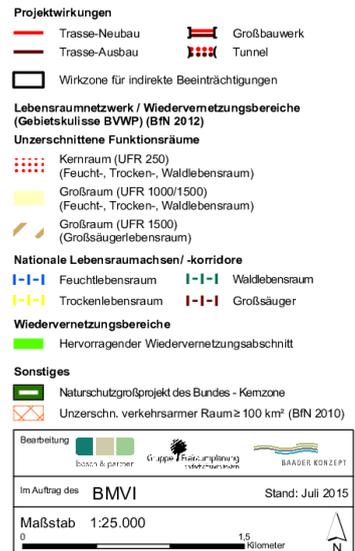
Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 2: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz
Projekt: B212-G21-NI-HB-T2-NI



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 2: Bereiche ohne spezifischen Gebietsschutz
Projekt: B212-G21-NI-HB-T3-HB



Quelle: <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T2-NI/B212-G21-NI-HB-T2-NI.html> und <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T3-HB/B212-G21-NI-HB-T3-HB.html>

In Tabelle 11, die die zusammenfassende nicht-monetarisierte Umweltbewertung aus Modul B, Teil 2 wiedergibt ist erkennbar, dass die Umweltgutachter des BMVI die



Inanspruchnahme bzw. Beeinträchtigung von **30,0 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung** ermittelt haben.⁶⁴ Die Flächeninanspruchnahme wird insgesamt mit 89,2 ha angegeben. Außerdem sind 22,9 ha Vorrangflächen des Kultur- und Landschaftsschutzes betroffen (vgl. Tab. 11).

Tabelle 11: Umweltbewertung in Modul B

Kriterium	Beschreibung				Bewertung
	absolut		Betroffenheit pro Strecken km		je Kriterium
Inanspruchnahme / Beeinträchtigung Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung	30,0	ha	1,47	ha/km	hoch
Erhebliche Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten					hoch
Erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen	1	Anzahl Gebiete	-	-	-
Erhebliche Beeinträchtigung wahrscheinlich	3	Anzahl Gebiete	-	-	-
Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250)	13,3	ha	0,65	ha/km	hoch
Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und Lebensraumachsen/-korridoren (BfN-Lebensraumnetzwerke)					hoch
1a) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume)	3,1	km	0,15	km/km	-
1b) Neubau: Zerschneidung von unzerschnittenen Großsäuger-Lebensräumen (UFR 1.500)	0,0	km	0,00	km/km	-
1c) Neubau: Zerschneidung von Lebensraumachsen/-korridoren	0	Anzahl	-	-	-
2) Ausbau: Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken	-	Anzahl	-	-	-
Flächeninanspruchnahme	89,2	ha	-	-	-
Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten	0,6	km	0,03	km/km	hoch
Durchfahrung von Wasserschutzgebieten	0,0	km	0,00	km/km	gering
Zerschneidung Unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR)	0,0	ha	-	-	gering
Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kultur-Landschaftsschutzes	22,9	ha	1,13	ha/km	mittel

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_umwelt, Flächenberechnungen laut Projektdossier

⁶⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_umwelt



Die Flächenberechnung in Tabelle 12 zeigt, dass im Gegensatz zur Flächenangabe im Projektdossier (89,2 ha, vgl. Tab. 11) von einer wesentlich größeren Flächeninanspruchnahme auszugehen ist. Auf der Grundlage der Baulänge im Projektdossier ergibt sich ein Flächenbedarf von 41,16 ha durch die Trasse und von 123,48 ha für Ausgleichsflächen und Kompensation, wenn man übliche Kennwerte zugrunde legt. Das würde bedeuten, dass die Flächeninanspruchnahme 164,64 ha beträgt und damit um 75,44 ha größer ist als im Umweltbericht angenommen.

Im Umweltbericht zum BVWP wird die Eingriffslänge mit 20,3 km angegeben,⁶⁵ nach den Angaben dort ist die Strecke also 700m länger als im Projektdossier (19,6 km) angegeben. Dieser Widerspruch muss aufgeklärt werden, da sich durch eine längere Strecke veränderte Nutzen und Kosten ergeben und in der Folge ein anderes Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Tabelle 12: Flächenermittlung für den Eingriff der B 212n

B 212	Baulänge in m	Bedarf* für Trasse in ha	Ausgleichs- bedarf in ha	Fläche insges. in ha
Gesamtprojekt	19.600	41,16	123,48	164,64

Quelle: Baulängen aus PRINS,
*Angaben zum Flächenbedarf durch die Trasse BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, Tabelle 9, S. 39.

In Tabelle 9 des Umweltberichts werden 21m Trassenbreite bei ebenem Relief angesetzt. Der Trassenbedarf ergibt sich aus der Baulänge multipliziert mit der Trassenbreite. Der Ausgleichsbedarf wurde bei den Berechnungen mit dem dreifachen Wert des Flächenbedarfs für die Trasse angesetzt. Diese Annahme beruht auf der Hochwertigkeit des Raumes aus naturschutzfachlicher Sicht und entspricht gängigen Verfahren der Eingriffsbewertung sowie Erfahrungen aus anderen Projekten.

⁶⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 233



4. Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Nachfolgend werden die zentralen Mängel des Umweltberichts benannt.

4.1 SUP – Scoping

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten.

„Es gibt Schienenprojekte, die aufgrund noch ausstehender aufwendiger Planungen erst im Nachgang des BVWP weiter konkretisiert werden können (Phase II). Ein Bedarfsnachweis der Projekte steht noch aus. Für diesen Potentiellen Bedarf wurde im BVWP zunächst nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter im VB und WB reserviert. Dementsprechend steht noch nicht fest, welche Projekte Bestandteil des Plans werden, sodass keine vollwertige Projektbewertung möglich ist. Um dennoch die Gesamtplanwirkungen des BVWP umfassend zu beziffern, erfolgte für die Platzhalter lediglich eine Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten.“⁶⁶

Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im Potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine *„Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“* vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind, wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

⁶⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 174.



Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist.⁶⁷

Auch wegen der möglichen Verlagerungen überregionaler großräumiger Güterverkehre auf die Schiene können die Mängel bezüglich der Schienenprojekte indirekt für die B 212n von Bedeutung sein. Auch wenn LKW-Verkehre insgesamt für die B 212n nur von geringer Bedeutung sind. Im Prognosefall 2030 beträgt das Aufkommen auf dem Abschnitt Harmenhausen bis zur A 281 nur 1.000 LKW/24h.⁶⁸ Vergleicht man die Angaben für den Bezugsfall und den Prognosefall für den Abschnitt der B 212 von Harmenhausen nach Bookholzberg so ist zu erkennen, dass dort die Belastung von 2.000 auf 1.000 LKW/24h zurückgehen soll.⁶⁹ Von Bookholzberg bis zur A 28 werden im Bezugs- und im Planfall lediglich 1.000 LKW/24h erwartet.

Die Mängel bezüglich der Schienenprojekte sind auch für den Schienenpersonenverkehr relevant, da die Bahnstrecke von Bremen nach Nordenham von Nordenham bis Berne parallel zur B 212 verläuft. Eine Konkurrenzsituation zur Nordwestbahn Regio-S-Bahn 4 Bremen-Nordenham ist in jedem Fall gegeben. Von 5.10 bis 22.10 Uhr gibt es eine stündliche Verbindung von Bremen nach Nordenham und in der Gegenrichtung von 4.45 bis 22.45 Uhr.⁷⁰

Der Nahverkehrsplan für den SPNV im Land Bremen⁷¹ sieht eine Taktverdichtung auf 30 Minuten für die S-Bahnverbindung der RS3 vor, die bis Hude eine Alternative für Verkehrsteilnehmer sein kann, die die B 212 nutzen. Nach Hude besteht von Bremen Hbf ein Angebot bis 24 Uhr.

Das Scoping zur SUP fand offenbar ohne Verbandsbeteiligung statt.⁷²

4.2 Ersatz- und Erhaltungsmaßnahmen

Entgegen der folgenden Darstellung im Umweltbericht wurde je Projekt der Ersatz- und Erhaltungsbedarf bestimmt und nicht nur auf Gesamtplanebene. Im Umweltbericht wird ausgeführt:

⁶⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 2.

⁶⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI-HB_PL_DTVw_Lkw.png

⁶⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B212-G21-NI-HB_VG_DTVw_Lkw.png

⁷⁰ Vgl. [http://www.nordwestbahn.de/fileadmin/NordWestBahn/Bilder/Regio-S-](http://www.nordwestbahn.de/fileadmin/NordWestBahn/Bilder/Regio-S-Bahn/Fahrplaene/Fahrplaene_2016/NWB_1644_001_Fahrplan_RSBN_RS3_RS4_RZ_WEB.pdf)

[Bahn/Fahrplaene/Fahrplaene_2016/NWB_1644_001_Fahrplan_RSBN_RS3_RS4_RZ_WEB.pdf](http://www.nordwestbahn.de/fileadmin/NordWestBahn/Bilder/Regio-S-Bahn/Fahrplaene/Fahrplaene_2016/NWB_1644_001_Fahrplan_RSBN_RS3_RS4_RZ_WEB.pdf)
⁷¹ Vgl. SPNV-Plan 2015, Dritter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen, Februar 2015, S. 39.

⁷² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 3, S. 60, S. 177.



„Ersatz- bzw. Erhaltungsmaßnahmen werden dem gegenüber nur überschlägig in ihren Umweltauswirkungen beurteilt. Da eine konkrete Projektzuordnung im BVWP für diese Maßnahmen nicht erfolgt, können diese Maßnahmen nur auf der Gesamtplanebene beurteilt werden.“⁷³

Deshalb hätten die Umweltwirkungen auch auf Projektebene ermittelt werden müssen und auf Gesamtplanebene beurteilt werden müssen.

4.3 Wirkungsbereiche für die SUP

Hinsichtlich der Betrachtung der Hauptwirkungsbereiche in der SUP wird übersehen, dass der Bereich Klima den grenzwertgebundenen Bereich der Luftschadstoffe betrifft. Daher besteht eine hohe Relevanz auf Gesamtplanebene.⁷⁴

Hinsichtlich der Betrachtung der Hauptwirkungsbereiche in der SUP wird übersehen, dass der grenzwertgebundene Bereich der Luftschadstoffe (klimarelevante Gase) nicht nur das globale Klima betrifft, sondern auch das lokale Klima. Der Bereich Lufthygiene wird in der Tabelle 13 nicht erfasst. Zudem hat die Flächeninanspruchnahme nicht nur eine Wirkung auf das lokale Klima, außerdem ist sie nicht nur von nachrangiger Bedeutung (vgl. Tab. 13).⁷⁵

Für das Schutzgut Wasser gilt dies in ähnlicher Weise, da Wasserschutzgebiete durch Verkehrsprojekte mit den zugrundeliegenden Schutzgebietsverordnungen betroffen sein können. Deshalb ist die Flächeninanspruchnahme entgegen der Darstellung in Tabelle 1 des Umweltberichts (hier Tab. 13) kein für die SUP nachrangiger Wirkungsbereich, sondern ein bedeutender Wirkungsbereich zumal bei der B 212n eine Betroffenheit von Überschwemmungsgebieten gegeben ist.

Beim Schutzgut Mensch fehlt die landschaftsgebundene Erholung. Wie die Verschneidung der Schutzgutbereiche Landschaft und Mensch und die Gewichtung erfolgte, ist unklar.

Beim Boden wird nur die Flächeninanspruchnahme als bedeutender Wirkfaktor betrachtet, aber nicht auf den Lebensraum und die Grundlage für die ökologischen Funktionen der Biotope und Habitats inkl. der Wechselwirkungen abgestellt.⁷⁶ Dies

⁷³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 9, 10

⁷⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

⁷⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

⁷⁶ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, 13



ist völlig unzureichend, auch die Schadstoffeinträge sind ein bedeutender und nicht nur nachrangiger Wirkungsbereich. Auch der Gewässerausbau ist als Wirkfaktor für den Boden zu betrachten, dies gilt auch für den Wirkfaktor Ressourcenverbrauch. Entsprechend müssen Tabelle 1 und 2 des Umweltberichts überarbeitet werden.

Tabelle 13: Haupt-Wirkungsbereiche für die SUP zum BVWP nach Wirkfaktoren und Schutzgütern

Schutzgut	Wirkfaktor						
	Flächeninanspruchnahme	Zerschneidung/ inkl. visuelle Wirkung	Lärm	Schadstoffe	Klimarelevante Gase	Ressourcen- und Energieverbrauch	Gewässerausbau
Mensch / menschliche Gesundheit (besiedelter Bereich)	(X)	(X)	X	X			
Tiere / Pflanzen / Biologische Vielfalt (terrestrisch)	X	X	(X)	X			
Boden	X			(X)			
Wasser	(X)	X		(X)			X
Klima - lokal	(X)	(X)					
Klima - global					X		
Landschaft / Erholung (Freiraum)	(X)	X	X				
Kultur-/Sachgüter	(X)	X		(X)		(X)	

x Für die SUP zum BVWP bedeutender Wirkungsbereich
(x) Für die SUP zum BVWP nachrangiger Wirkungsbereich

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 12, Tab. 1

4.4 Umweltziele

Die geltenden Ziele des Umweltschutzes für die SUP werden in Tabelle 3 des Umweltberichts differenziert dargestellt.⁷⁷

Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen⁷⁸ zu einer Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.⁷⁹

⁷⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 14 f.

⁷⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 163.

⁷⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162. Anteil berechnet aus dem Gesamtverbrauch von 25.296,7 ha und dem Flächenverbrauch Straße in Höhe von 22.366,1 ha.



Die Berechnungen in Tabelle 12 (vgl. Kap. 3) zeigen, dass die Berechnungen des Umweltberichtes zur SUP nicht tragfähig sind und wiederholt werden müssen.

Als Ergebnis der Prüfung ergibt sich im Umweltbericht *„ein negativer Beitrag zur Zielerreichung. Mit einem Wert von 2,83 ha/Tag überschreitet die Summe der Aus- und Neubauvorhaben des BVWP 2030 die durchschnittliche tägliche Flächeninanspruchnahme, die sich aus den vom BVWP 2003 abgeleiteten Zielwerten für Bundesverkehrswege in der Größenordnung von 1,7 bis 2,5 ha/Tag ergeben.“*⁸⁰

Der Darstellung im Umweltbericht, dass der deutlich negative Beitrag auf die Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs in nachfolgenden Planungsstufen noch minimiert wird, wird widersprochen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen im Umweltbericht unterschätzt werden.

Im Umweltbericht wird festgestellt, dass der Gesamtplan ebenfalls als deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung bei Natura 2000-Gebieten einzustufen ist. Bei dieser Bewertung bleiben regionale Unterschiede allerdings noch unberücksichtigt. In Nordwestdeutschland (atlantische Region) ist der Erhaltungszustand sowohl bei Lebensraumtypen als auch bei Arten am schlechtesten.⁸¹ Bei den Lebensraumtypen werden 34 % als unzureichend und 48 % als schlecht eingestuft sowie bei den Arten 26 % als unzureichend und 40 % als schlecht eingestuft. Auswirkungen des Bundesverkehrswegeplans auf einzelne biogeografische Regionen sind im Umweltbericht nicht zu finden. Wegen der Vielzahl der Neu- und Ausbauprojekte in Nordwestdeutschland und insbesondere in Niedersachsen ist mit einer überdurchschnittlich hohen Zusatzbelastung bei Natura 2000-Gebieten in der Region mit dem schlechtesten Erhaltungszustand zu rechnen.

Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für

⁸⁰ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 172.

⁸¹ Vgl. Bundesamt für Naturschutz, Die Lage der Natur in Deutschland – Ergebnisse von EU-Vogelschutz- und FFH-Bericht, 26. März 2014



die SUP),⁸² sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf **nicht erreichbar**. Nach Auffassung des UBA ist das Reduktionsziel auf 100 % anzuheben, da es Bereiche gibt, für die keine Reduktion möglich ist (z. B. produzierendes Gewerbe, Landwirtschaft).⁸³

Die Minderung der direkten CO₂-Emissionen um 15,4 % bis 2030⁸⁴ durch den BVWP, wovon der größte Teil durch Straßenbauprojekte erreicht werden sollen, sind nicht nachvollziehbar: „Für die Entwicklungen der CO₂-Emissionen wird vom BMVI (2014a) eine Reduktion von insgesamt 15,4 % bis 2030 prognostiziert. Die größten Einsparungen werden für den Straßenverkehr vorhergesagt“.⁸⁵

Unabhängig davon zeigen die Angaben im Umweltbericht, dass die Klimaschutzziele verfehlt werden. Ursache ist vor allem die enorme Zunahme der CO₂-Emissionen und der Emissionen von Luftschadstoffen durch den Straßenverkehr (vgl. Tab. 14 sowie die aus Tab. 15 erkennbare negative Bewertung der Kriterien). Ob bei den Berechnungen auch die mögliche Verlagerung vom Schienenpersonenverkehr auf die Straße berücksichtigt wurde ist unklar.

Projektbezogen wird eine **Zunahme** der Luftschadstoffemissionen erwartet. Die Kohlendioxid-Emissionen sollen um 474,218 t/a, die Kohlenmonoxid-Emissionen um 18,591 t/a zunehmen.⁸⁶ Auch bei den Kohlenwasserstoff-Emissionen (+0,211 t/a), den Feinstaub-Emissionen (+0,018 t/a) und den Schwefeldioxid-Emissionen (+0,021 t/a) werden Zunahmen erwartet. Der erwartete Rückgang bei den Stickoxid-Emissionen (-0,641 t/a), ist nach aktuellen Ergebnissen des Umweltbundesamtes so nicht zu erwarten, da die bisher für Euro 6 angenommene Schadstoffreduktion wesentlich geringer ausfällt und für die Diesel-Euro 6a und 6b gegenüber den im HBEFA 3.2 angesetzten Emissionsfaktoren ein Aufschlag von 90 % notwendig ist.⁸⁷ Das Beispiel zeigt, dass alle Angaben zu Schadstoffemissionen mit einer hohen Unsicherheit belastet sind, da die auf den Prüfständen gemessenen Abgaswerte erheblich von den real auftretenden Abgaswerten abweichen.

⁸² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 14-17.

⁸³ Vgl. Beitrag von Martin Schmied, Leiter Verkehr, Lärm und räumliche Entwicklung beim UBA, COP21: Was bedeuten die Ergebnisse von Paris für den Verkehrssektor, Umweltworkshop der DB am 17.6.2016.

⁸⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 119 und 120, Tab. 26.

⁸⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 119.

⁸⁶ http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen, Umweltbeitrag Teil1

⁸⁷ Vgl. Mönch, L. & Lange, M. (2016): Fortschreibung der RDE Gesetzgebung und damit verbundene Herausforderungen, Folie 9.



Tabelle 14: Beschreibung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB/VB-E/WB/WB*) je Verkehrsträger

Kriterien		Straße	Schiene*	Wasser- straße	Einheit
1. Monetarisierete Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	153.179	914.568	-	Einw.
	- Entlastete	1.369.474	1.775.839	-	Einw.
1.2	Geräuschbelastung außerorts	12.784	165	-	Tsd. qm
1.3	CO ₂ -Emissionen	917.932	-961.818	-345.498	t/a
1.4	Emission von Luftschadstoffen	35.644	-4.516	-1.564	t/a

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 161, Tab. 35

Tabelle 15: Verkehrsträgerübergreifende Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der Projekte des Vordringlichen und des Weiteren Bedarfs (VB-E/VB/WB/WB*)

Kriterien		Bilanzgröße		Bewertung	
1. Monetarisierete Kriterien					
1.1	Geräuschbelastung innerorts				
	- Neubelastete oder stärker Belastete	1.067.747	Einw.	-*	
	- Entlastete	3.145.313	Einw.		
1.2	Geräuschbelastung außerorts	12.949	Tsd. qm	-*	
1.3	CO ₂ -Emissionen	-325.796	t/a	-*	
1.4	Emission von Luftschadstoffen	29.655	t/a	-*	

Quelle: BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162, Tab. 36

Das Klimaschutzprogramm der Umweltverbände, das Mitte 2014 vorgestellt wurde, fordert noch höhere Einsparungen, um das Klimaziel – Minderung der Treibhausgasintensität um 80 % – bis 2050 zu erreichen.⁸⁸

So besteht zwischen der Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitut für 2030 (697 Mrd. tkm)⁸⁹ ein Unterschied von 140 Mrd. tkm, der ausdrückt, welche Anstrengungen unternommen werden müssen um die aus klimapolitischer Sicht erforderliche Reduzierung zu erreichen.

Nach dem Klimaschutzkonzept des Ökoinstitut soll die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2030 bis 2050 von 697 Mrd. tkm auf 610 Mrd. tkm zurückgehen und im Bahnverkehr um 59 Mrd. tkm zunehmen (vgl. Tab. 16).

⁸⁸ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 54.

⁸⁹ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 49, Abb. 5.4.

**Tabelle 16: Güterverkehrsprognose bis 2050**

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Bahn	110	137	166	196	225
■ Binnenschiff	62	62	66	70	74
■ Straßengüterverkehr	451	473	453	395	297
■ Flugzeug	11	12	12	13	14
gesamt	635	683	697	673	610

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 49

Insgesamt soll nach dem Szenario des Ökoinstituts zwischen 2010 und 2050 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 15 % sinken und im Güterverkehr um 4 %.⁹⁰ Zwischen 2030 und 2050 soll die Verkehrsleistung von 1,274 Mrd. pkm auf 1,142 Mrd. pkm sinken, wobei die PKW-Verkehrsleistung von 622 auf 304 Mrd. pkm fast halbiert werden soll (vgl. Tab. 17).

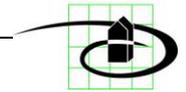
Das bedeutet, dass es nach 2030 zu einem so starken Rückgang kommt, dass viele Projekte nicht mehr notwendig sein werden. Bezogen auf die B 212 bedeutet dies, dass aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung auf der Umfahrung der vordringliche Bedarf in Frage gestellt werden muss.

Bei einer um 20 % geringeren Belastung würde der schwächste Abschnitt der B212n auf der OU Harmershausen nur noch 6.400 Kfz/24h betragen. Hier hätte in jedem Fall eine Sensitivitätsanalyse erfolgen müssen, um die Robustheit der Planung zu überprüfen, da die Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme in Frage steht.

Ziel einer Sensitivitätsanalyse ist es Aussagen darüber zu erhalten, wie sehr Änderungen bei den Eingangsbedingungen ein Ergebnis beeinflussen, also wie empfindlich ein System reagiert.

Im hier vorliegenden Fall wären beispielsweise die Auswirkungen einer geänderten Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr zu betrachten. So könnte beurteilt werden, ob die Maßnahme dann noch bauwürdig ist.

⁹⁰ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 47ff und Tab. 5.2 und 5.4.

**Tabelle 17: Personenverkehrsprognose für 2050**

	2010	2020	2030	2040	2050
■ Fuß	34	34	34	34	33
■ Fahrrad	33	52	69	86	100
■ Bahn	100	122	142	160	174
■ Bus	83	112	139	165	185
■ Pkw geteilt	0	13	68	131	166
■ Pkw	901	784	622	449	304
■ Flugzeug	194	193	199	193	179
gesamt	1.344	1.309	1.274	1.217	1.142

Quelle: Ökoinstitut, 2014, klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, S. 47

Es ist offensichtlich, dass der BVWP-2030 nicht klimaverträglich ist, und daher massiv nachgesteuert werden muss.

Hinsichtlich der Lärmprognose im Rahmen der BVWP 2015/2030 ist es durchaus kritikwürdig, dass offenbar keine Lärmberechnungen auf Basis eines digitalen Geländemodells verfügbar war, da damit die Genauigkeitsanforderungen der 16. BImSchV nicht erfüllt werden können. Die Berechnung **der Lärmwirkungen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse ist damit völlig in Frage zu stellen**. Der Umweltgutachter verkennt weiterhin, dass der Bezug zur Umgebungslärm-RL gänzlich fehlt geht, weil der genehmigungsrechtlich maßgebende Bezug zur RLS-90 bzw. der 16. BImSchV fehlt. Damit sind alle Aussagen zur Lärmbewertung als fehlerhaft zurück zu weisen.

Zu den **Lärmprognosen** fehlen also belastbare Grundlagen. Lärmpegeländerungen sollen erst ab $\geq 2\text{dB(A)}$ berücksichtigt werden. Warum erst im Abstand von 100m ein Zielwert von 55 dB(A) zum Schutz des Freiraums gegen Geräuschimmissionen eingehalten werden soll, ist nicht nachvollziehbar.⁹¹

Wie die Bewertungen der Kriterien Geräuschbelastung innerorts und außerorts zeigen, werden die negativen Nutzen durch die Kosten für eine fiktive Lärmschutzwand außerorts mit -28,922 Mio. € angegeben. Diese fiktive Annahme führt aber nicht zum Schutz der zukünftig belasteten Bevölkerung, denn ob tatsächlich eine Lärmschutzwand gebaut wird und wie viele Personen dadurch geschützt werden, dazu gibt es keine Angaben. Die Wirkung einer Lärmschutzwand

⁹¹ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 20



könnte nur geprüft werden, wenn es dazu ausreichende Angaben gibt (Länge, Höhe, Streckenabschnitt). **Wie viele Personen zusätzlich und in welchem Umfang durch Lärm belastet werden, wird im Projektdossier nicht angegeben.**⁹²

Der Nutzen aus der innerörtlichen Entlastung der Einwohner von Verkehrslärm wird mit 9,987 Mio. € angegeben, durch die Umfahrung sollen 2.848 Einwohner entlastet werden. Diese Entlastungswirkung muss für die Teilprojekte differenziert dargestellt werden, damit sie überprüft werden kann.

4.5 Alternativenprüfung

Im Projektdossier werden zu den geprüften Alternativen folgende Angaben gemacht. Für die Ortsumfahrung Elsfleth gibt es nur die Aussage:

*„Alternativrouten stehen nicht zur Verfügung, bzw. wurden nicht geprüft.“*⁹³

Aus dem Zitat geht nicht hervor, ob keine Alternative geprüft wurde oder es tatsächlich keine Alternative gibt. Da auch die Null-Variante im Rahmen einer Alternativenprüfung zu betrachten ist, ist nach den Angaben im o.g. Zitat keine belastbare Alternativenprüfung erfolgt.

Wie dem Zitat außerdem zu entnehmen ist, wurde keine systembezogene Alternativenprüfung durchgeführt.

Für das zweite und dritte Teilprojekt wurde eine Alternativenprüfung durchgeführt, aber auch hier wurde die Null-Variante nicht geprüft:

„Eine Ausbauvariante im Bereich der bestehenden L 875 zwischen Harmenhausen und Deichhausen stellt keine Alternative dar, weil mit ihr keine erheblichen Naturschutzkonflikte vermieden werden können. Eine Ausbauvariante würde hier zu einem massiven Eingriff in die Bausubstanz der Straßendörfer führen. Das Ziel einer anbaufreien und leistungsfähigen Verbindung wäre aufgrund der zahlreichen Zufahrten nicht erreichbar, zudem müsste der landwirtschaftliche Verkehr über diese Bundesstraße geführt werden. Im Abschnitt/Bereich zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen wurden vier (Trassen-)Varianten

⁹² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen und http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_umwelt

⁹³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T1-NI/B212-G21-NI-HB-T1-NI.html#h1_alternativenpruefung



untersucht, die mit den beiden Bremer Varianten (Flächennutzungsplanänderungsverfahren in Bremen) kombiniert wurden.“⁹⁴

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Prognosefall und der zu erwartenden demographischen Entwicklung sowie der marginalen Entlastungswirkung für die B 212 von Harmenhausen bis zur A 28 stellt sich grundsätzlich die Frage der Notwendigkeit der Umfahrung. Hier sind auch die L875 und die L877 zu betrachten.

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde.

Im Umweltbericht wurde weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern. Es ist nicht ausreichend dabei auf das PRINS (vgl. S. 189 des Umweltberichtes) zu verweisen, zumal die Projektdossiers in den Auslagestellen (z. B. Kassel) nicht zur Verfügung standen, sondern jeweils im Internet nach den Projekten gesucht werden musste.⁹⁵

Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele)
- Standortalternativen
- Verfahrensalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in **vergleichbarem Maß** vorzunehmen. Dies dient dem Zweck, einen möglichst

⁹⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T2-NI/B212-G21-NI-HB-T2-NI.html#h1_alternativenpruefung und

⁹⁵ Vgl. Planoffenlegung bei Hessen Mobil in Kassel. Neben drei Großplakaten zu den drei Verkehrsträgern und den Berichten Umwelt und Gesamtbericht waren dort keine Projektdossiers vor Ort verfügbar, Einsichtnahme am 24.3.2016.



objektiven und transparenten Umweltfolgenvergleich der einzelnen Alternativen vorzunehmen. Eine Nullvariante ist nicht zwingend Bestandteil der Alternativenprüfung, aber sie ist gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 3 als Vergleichsfall für die Alternativenprüfung darzustellen.⁹⁶

Die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sieht vor, dass eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgt. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. Trotz hoher Natur- und Umweltbeeinträchtigung wurde für das Gesamtprojekt ein solcher Nachweis nicht erbracht (s.o.).

Deshalb werden im Folgenden mögliche Alternativen nach §19b Abs. 2 grob skizziert:

Alternative: Ausbau des bestehenden Straßennetzes

Eine Maßnahme zur Verstetigung des Verkehrsflusses in Elsfleth könnte ein Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung B 212/Wurpstraße/Hafenstraße sowie an der Kreuzung An der Stadthalle B 212/Werftstraße sein.

Alternative: Ausbau alternativer Verkehrsträger

Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025⁹⁷ sieht eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbesserungen in der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vor. Der Nahverkehrsplan für den SPNV im Land Bremen⁹⁸ konkretisiert diese Vorgabe und sieht eine Taktverdichtung auf 30 Minuten für die S-Bahnanbindung RS3 in Richtung Hude und Oldenburg vor. Verkehrsmodellberechnungen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung zeigen, dass erhebliche Nachfragezuwächse im SPNV, und zwar sowohl in Bremen als auch im Korridor nach Bremerhaven und im

⁹⁶ Vgl. Heinz-Joachim Peters - Hochschule Kehl und Stefan Balla - Bosch + Partner (2006): UVPG, Handkommentar, 3. Auflage, § 14g, Umweltbericht. S. 245-246.

⁹⁷ Vgl. Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie Hansestadt Bremen

⁹⁸ Vgl. SPNV-Plan 2015, Dritter Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen, Februar 2015



übrigen Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen zu erwarten sind. Diese Darstellung korreliert mit den Angaben im Projektinformationssystem, wonach etwa 88% der Fahrten auf der B 212 nichtgeschäftliche PKW-Fahrten⁹⁹ sind und daher Verkehrsvermeidung durch Verlagerung sehr gut möglich wird.

Alternative Netzbetrachtung

Die Regelung UVPG §19b Abs. 2 dient der Klarstellung, dass sich die Alternativenprüfung bei der Verkehrswegeplanung auf Bundesebene von einer engen Korridorbetrachtung stärker lösen und in Richtung einer Netzbetrachtung entwickeln soll. Nordenham und Brake sind über die B 437 sehr gut an die A 27 sowie über die B 212/B 211 an die A 29 und die A 1 angebunden. Auch Berne ist über die B 212 an das Fernstraßennetz angeschlossen. Für den Bereich, in dem die geplanten Teilprojekte realisiert werden sollen wurden keine Erreichbarkeitsdefizite im Modell des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung festgestellt.¹⁰⁰ Lediglich für Nordenham wurden geringe Erreichbarkeitsdefizite festgestellt. Hier handelt es um eine fehlerhafte Kategorisierung, denn alle in der Abbildung der Raumwirksamkeitsanalyse genannten Kriterien werden erfüllt (vgl. Abb. 11).

Warum der BVWP nicht seiner Aufgabe nachkommt, Alternativen zu prüfen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dies in der BVWP-Grundkonzeption vorgesehen ist.

5. Raumordnerische Beurteilung – Modul C

Bezüglich der raumordnerischen Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier zur B 212 angegeben, dass diese nicht relevant ist.¹⁰¹ Dies geht auch aus Abbildung 11 bezogen auf die Erreichbarkeit hervor.

Erreichbarkeitsdefizite liegen nicht vor: Daher sind Verbesserungen nicht bewertungsrelevant.

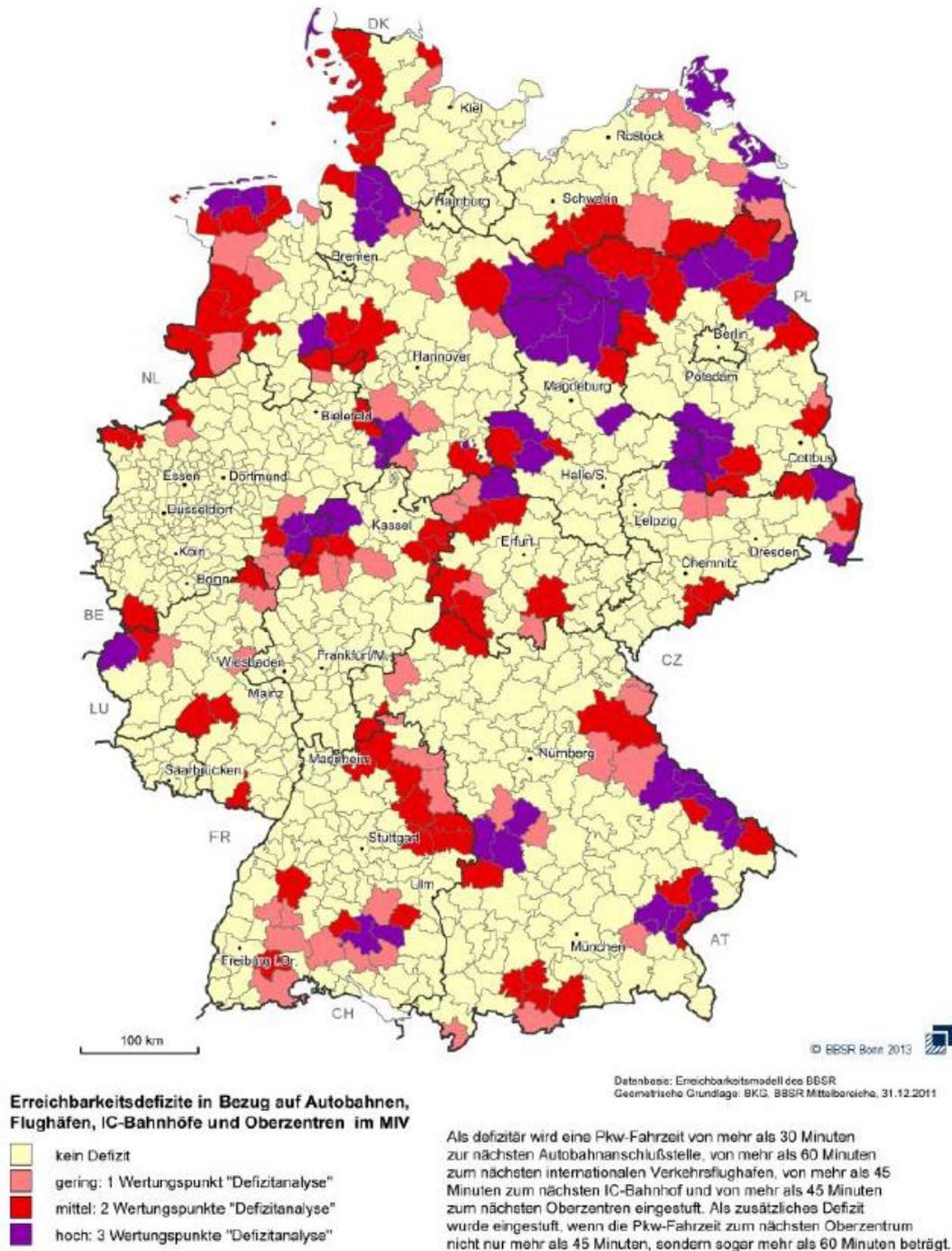
⁹⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

¹⁰⁰ Vgl. BMVI und BBSR (2014): Entwurf der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse, S. 49

¹⁰¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_raum



Abbildung 12: Ausprägungen von Erreichbarkeitsdefiziten Straße



Quelle: BMVI und BBSR, Entwurf der BVWP-Raumwirksamkeitsanalyse, 2014, S. 49



6. Städtebauliche Beurteilung – Modul D

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier **eine hohe städtebauliche Bedeutung**. Als Begründung wird im Projektdossier angegeben:

„Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.“¹⁰²

Die Begründung **widerspricht der Bewertung**, dass das Projekt eine hohe städtebauliche Bedeutung haben soll.

Als Beiträge der einzelnen Effekte zur Bewertung werden die in Tabelle 18 dargestellten Angaben getroffen.

Danach soll es durch das Gesamtprojekt zu innerörtlichen Entlastungen auf 2.300 m Strecke kommen, die auf 1.600m zu Umgestaltungspotentialen führen. Da sich keine Sanierungs- und Flächen- und Erschließungseffekte ergeben,¹⁰³ muss die Beurteilung als zu positiv eingestuft werden.

Tabelle 18: Städtebauliche Bewertung der B 212

	Straßenraum- effekte	Sanierungs- effekte	Flächen- und Erschließungseffekte
Wirksamkeitsgrad	67,0%	0,0%	0,0%
Beeinträchtigungsgrad	0,0%	0,0%	0,0%
Wirkungsumfang	- m	- m	- Einw.
Bewertung der pos. Wirkungen	+++		
Bewertung der neg. Wirkungen			
Zusammenfassende städttebauliche Bedeutung	hoch		

Quelle: http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_staedtebau

¹⁰² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_staedtebau

¹⁰³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_staedtebau



7. Zusammenfassung

Unzureichende Berücksichtigung von Umweltaspekten

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden, ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Aufgrund der hohen Umweltbetroffenheit durch die B 212n hätte das Projekt abgewertet werden müssen, da keine vollständige Monetarisierung der Umweltkosten erfolgt.

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.¹⁰⁴ Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.

Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung

Aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen. Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **überhaupt keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen**.

Das bedeutet, dass derzeit keine zuverlässige Aussage zu den tatsächlichen Kosten der B 212n vorliegen und erst einmal eine nachvollziehbare und detaillierte Kostenschätzung nach AKVS 2013 vorgelegt werden muss.

¹⁰⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 45.



Derzeit werden die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) und die haushaltsrelevanten Projektkosten jeweils mit 107,7 Mio. € angegeben. Bei 19,6 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten je Bau-km 5,49 Mio. €. Die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten werden dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten lediglich auf dem Preisstand 2012 mit 103,7 Mio. € angegeben.¹⁰⁵ Durch den Bezug auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Berücksichtigt man diese Kostensteigerung ergeben sich nach dem Preisstand 2014 Baukosten von 107,85 Mio. € und je Bau-km von 5,50 Mio. €. Die Eingriffslänge wird im Umweltbericht mit 20,3 km und damit um 700m länger angegeben, als die Baulänge im Projektdossier zum Gesamtprojekt. Die widersprüchlichen Angaben müssen aufgeklärt werden.

Aufgrund der schwierigen Baugrundverhältnisse, der Lage eines Teils der Strecke im Überschwemmungsgebiet und des hohen Aufwandes für Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen sind höhere Kosten zu erwarten.

Derzeit gibt es keine zuverlässige Aussage zu den Kosten der B 212n. Deshalb muss eine nachvollziehbare und detaillierte Kostenschätzung nach AKVS 2013 vorgelegt werden.

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Das NKV beträgt nach den Angaben im Projektdossier 4,47.¹⁰⁶ Berücksichtigt man zusätzlich die Planungskosten verringert sich das NKV auf 3,845. Berücksichtigt man außerdem den impliziten Nutzen nicht, was aufgrund der Überschneidungen mit den Reisezeitnutzen angebracht ist, reduziert sich das NKV auf 2,9. Da Reisezeitnutzen < 1 min aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht seriös ermittelt werden können, werden diese ebenfalls nicht berücksichtigt. Dadurch verringert sich das NKV auf 2,74.

Das NKV wird bei Ermittlung aktueller Investitionskosten sowie einer realistischen Betrachtung der Reisezeitnutzen im Personen- und Güterverkehr weiter abnehmen.

¹⁰⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_grunddaten

¹⁰⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen



Die Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr wurde für das Projekt mit 184,506 Mio. € berechnet.¹⁰⁷ Dies entspricht 46,8 % des Gesamtnutzens. Dieser extrem hohe Nutzen aus der Veränderung der Reisezeit ist auch unter Berücksichtigung der Verkürzung der Strecke für Fahrten in Richtung Bremen außergewöhnlich hoch. Der implizite Nutzen soll 96,163 Mio. € betragen.¹⁰⁸ Dies entspricht 24,4 % des Gesamtnutzens. Das bedeutet, dass der Reisezeitnutzen im Personenverkehr und der implizite Nutzen 71,2 % des Gesamtnutzens ausmachen sollen.

Um diese Angaben im Detail prüfen zu können, müssen die Quell-/Ziel-Beziehungen, die der Berechnung zugrunde gelegt werden zur Verfügung gestellt werden.

Verkehrsprognose 2030

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 % pro Jahr im Verkehr und von 0 % pro Jahr im LKW-Verkehr, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Realistischerweise sind Nutzkostensteigerungen für den PKW-Verkehr von 1,5-2 %/a zu erwarten.

Für die Umfahrung Elsfleth werden in der **Prognose 2030** 9.000 bis 10.000 Kfz/24h (DTVw) ausgewiesen. Es wird von einer fast vollständigen Verlagerung des Verkehrs ausgegangen, da für die Ortsdurchfahrt nur noch 2.000 Kfz/24h angegeben werden.

Auf der Umfahrung von Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen (Teilprojekt 2) und dem folgenden Abschnitt bis zur A 281 (Teilprojekt 3) werden nur Belastungen von 8.000 bis 10.000 Kfz/24h ausgewiesen. Diese Belastungen sind so gering, dass der Bau der Umfahrung grundsätzlich in Frage zu stellen ist.

Eine Überprüfung der Planung hinsichtlich der Robustheit der Prognose ist offenbar entgegen den Hinweisen zum demografischen Wandel der FGSV von 2006 nicht erfolgt.

Da die Belastung auf der L 875 im Jahr 2010 maximal 6.900 Kfz/24h (DTV) betragen hat, wird offenbar von einer vollständigen Verlagerung dieser Verkehre auf die Umfahrung ausgegangen. Woher die übrigen Verkehre kommen und ob diese Verkehrszunahme plausibel ist, lässt sich nur nach der Prüfung der Quell-/Ziel-Matrizen ermitteln. Diese müssen vorgelegt werden.

¹⁰⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

¹⁰⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen



Finanzierung des BVWP 2030

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt.¹⁰⁹ Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird. Die Schleppe nicht zu berücksichtigen ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

Aus dem Bundeshaushalt stehen für Bedarfsplanmaßnahmen für Niedersachsen 2016 114 Mio. € und 2017 117 Mio. € zur Verfügung. Das bedeutet, dass für das Gesamtprojekt etwa 94,5 % des Jahresetats von 2016 notwendig wären.

Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung

Die Beschreibung des Eingriffs macht deutlich, dass es durch die Ortsumfahrungen zu einem **massiven Eingriff** in Natura 2000-Gebiete kommt, die zerschnitten werden und weitere Konflikte aus der Betroffenheit eines Überschwemmungsgebiets und der Zerschneidung von BfN-Kern- und BfN-Großräumen resultieren.

Nach den Angaben im Umweltbeitrag Teil 1 können erhebliche Beeinträchtigungen für ein Natura 2000-Gebiet nicht ausgeschlossen werden, für drei Gebiete sind sie wahrscheinlich. Die Angabe „wahrscheinlich“ ist fachlich nicht korrekt und gibt den Sachverhalt nicht richtig wieder, denn im hier vorliegenden Fall ist vielmehr von einer „sicheren“ Beeinträchtigung von Natura 2000-Gebieten auszugehen.

Im Umweltbeitrag Teil 1 wird die Nutzensumme Umwelt mit -20,339 Mio. € zwar negativ angegeben. Dieser negative „Nutzen“ ergibt sich aus der zusätzlichen Lärmbelastung, die außerorts durch Lärmschutzkosten in Höhe von -28,922 Mio. €

¹⁰⁹ Anmerkung: 264,5 Mrd. € /15 Jahre ergibt 17,63 Mrd. €



entsteht und innerorts einen Nutzen von 9,987 Mio. € erzeugt.¹¹⁰ Da die Kosten für die außerörtliche Lärmschutzwand aber nur fiktiv angenommen werden, kommt es in der Realität zu einer Verlärmung von bisher weniger stark belasteten Bereichen.¹¹¹

Die Kosten des erheblichen Flächenverbrauchs bzw. -eingriffs in **geschützte Bereiche** werden jedoch **nicht** ermittelt. Dies verdeutlicht noch einmal das völlig unzureichende Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung.

Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten.

Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im Potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine „Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtplanebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“ vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind, wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist (vgl. 3.5).¹¹²

Das Scoping zur SUP fand offenbar ohne Verbandsbeteiligung statt.¹¹³

Umweltziele

Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der

¹¹⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_nutzen

¹¹¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_umwelt

¹¹² Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 2.

¹¹³ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 3, S. 60, S. 177.



gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen¹¹⁴ zu einer Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.¹¹⁵

Die Flächenberechnungen von RegioConsult zu ausgewählten Projekten und auch zur B 212n zeigen, dass die Berechnungen der SUP nicht tragfähig sind und wiederholt werden müssen.

Als Ergebnis der Prüfung ergibt sich im Umweltbericht *„ein negativer Beitrag zur Zielerreichung. Mit einem Wert von 2,83 ha/Tag überschreitet die Summe der Aus- und Neubauvorhaben des BVWP 2030 die durchschnittliche tägliche Flächeninanspruchnahme, die sich aus den vom BVWP 2003 abgeleiteten Zielwerten für Bundesverkehrswege in der Größenordnung von 1,7 bis 2,5 ha/Tag ergeben.“*

Der Darstellung im Umweltbericht, dass der deutlich negative Beitrag auf die Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen durch die Projekte des Vordringlichen Bedarfs in nachfolgenden Planungsstufen noch minimiert wird, wird widersprochen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen im Umweltbericht unterschätzt werden.

Im Umweltbericht wird festgestellt, dass der Gesamtplan ebenfalls als deutlich negativer Beitrag zur Zielerreichung bei Natura 2000-Gebieten einzustufen ist. Bei dieser Bewertung bleiben regionale Unterschiede allerdings noch unberücksichtigt. In Nordwestdeutschland (atlantische Region) ist der Erhaltungszustand sowohl bei Lebensraumtypen als auch bei Arten am schlechtesten.¹¹⁶ Bei den Lebensraumtypen werden 34 % als unzureichend und 48 % als schlecht eingestuft sowie bei den Arten 26 % als unzureichend und 40 % als schlecht eingestuft. Auswirkungen des Bundesverkehrswegeplans auf einzelne biogeografische Regionen sind im Umweltbericht nicht zu finden. Wegen der Vielzahl der Neu- und Ausbauprojekte in Nordwestdeutschland und insbesondere in Niedersachsen ist mit einer überdurchschnittlich hohen Zusatzbelastung bei Natura 2000-Gebieten in der Region mit dem schlechtesten Erhaltungszustand zu rechnen.

¹¹⁴ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 163.

¹¹⁵ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162. Anteil berechnet aus dem Gesamtverbrauch von 25.296,7 ha und dem Flächenverbrauch Straße in Höhe von 22.366,1 ha.

¹¹⁶ Vgl. Bundesamt für Naturschutz, Die Lage der Natur in Deutschland – Ergebnisse von EU-Vogelschutz- und FFH-Bericht, 26. März 2014



Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für die SUP), sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf nicht erreichbar.

Nach Auffassung des UBA ist das Klimaschutzziel auf 100 % Reduktion der Treibhausgase zu erhöhen, da es Bereiche mit unvermeidbaren Emissionen gibt (z. B. Landwirtschaft und das energieintensive produzierende Gewerbe).

Das Klimaschutzprogramm der Umweltverbände, das Mitte 2014 vorgestellt wurde, fordert noch höhere Einsparungen, um das Klimaziel – Minderung der Treibhausgasintensität um 80-95 % – bis 2050 zu erreichen. So besteht zwischen der Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitutes für 2030 (697 Mrd. tkm) ein Unterschied von 140 Mrd. tkm, der ausdrückt, welche Anstrengungen unternommen werden müssen um die aus klimapolitischer Sicht erforderliche Reduzierung zu erreichen. Nach dem Klimaschutzkonzept des Ökoinstitutes soll die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2030 bis 2050 von 697 Mrd. tkm auf 610 Mrd. tkm zurückgehen und im Bahnverkehr um 59 Mrd. tkm zunehmen. Insgesamt soll nach dem Szenario des Ökoinstitutes zwischen 2010 und 2050 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 15 % sinken und im Güterverkehr um 4 %. Zwischen 2030 und 2050 soll die Verkehrsleistung von 1,274 Mrd. pkm auf 1,142 Mrd. pkm sinken, wobei die PKW-Verkehrsleistung von 622 auf 304 Mrd. pkm fast halbiert werden soll.

Das bedeutet, dass es nach 2030 zu einem so starken Rückgang kommt, dass viele Projekte nicht mehr notwendig sein werden.

Alternativenprüfung

Im Projektdossier werden zu den geprüften Alternativen folgende Angaben gemacht. Für die Ortsumfahrung Elsfleth gibt es nur die Aussage:

„Alternativrouten stehen nicht zur Verfügung, bzw. wurden nicht geprüft.“¹¹⁷

Aus dem Zitat geht nicht hervor, ob keine Alternative geprüft wurde *oder* es tatsächlich keine Alternative gibt. Da auch die Null-Variante im Rahmen einer

¹¹⁷ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T1-NI/B212-G21-NI-HB-T1-NI.html#h1_alternativenpruefung



Alternativenprüfung zu betrachten ist, ist nach den Angaben im o.g. Zitat keine belastbare Alternativenprüfung erfolgt.

Wie dem Zitat außerdem zu entnehmen ist, wurde keine systembezogene Alternativenprüfung durchgeführt.

Für das zweite und dritte Teilprojekt wurde eine Alternativenprüfung durchgeführt, aber auch hier wurde die Null-Variante nicht geprüft:

„Eine Ausbauvariante im Bereich der bestehenden L 875 zwischen Harmenhausen und Deichhausen stellt keine Alternative dar, weil mit ihr keine erheblichen Naturschutzkonflikte vermieden werden können. Eine Ausbauvariante würde hier zu einem massiven Eingriff in die Bausubstanz der Straßendörfer führen. Das Ziel einer anbaufreien und leistungsfähigen Verbindung wäre aufgrund der zahlreichen Zufahrten nicht erreichbar, zudem müsste der landwirtschaftliche Verkehr über diese Bundesstraße geführt werden. Im Abschnitt/Bereich zwischen Harmenhausen und der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen wurden vier (Trassen-)Varianten untersucht, die mit den beiden Bremer Varianten (Flächennutzungsplanänderungsverfahren in Bremen) kombiniert wurden.“¹¹⁸

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Prognosefall und der zu erwartenden demographischen Entwicklung sowie der marginalen Entlastungswirkung für die B 212 von Harmenhausen bis zur A 28 stellt sich grundsätzlich die Frage der Notwendigkeit der Umfahrung.

Die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sieht vor, dass „eine strukturierte Alternativenprüfung auf Projektebene bereits bei der Projektanmeldung erfolgt. Insbesondere bei Umweltkonflikten ist darzustellen, ob Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, erwogen worden sind, und warum eine solche Lösung nicht angemeldet wird. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf **Verkehrsträgeralternativen** eingegangen werden. Trotz hoher Natur- und Umweltbeeinträchtigung wurde für das Gesamtprojekt ein solcher Nachweis nicht erbracht, obwohl er sich aufgrund der geplanten Verbesserungen im Nahverkehr (RS3) und der Konkurrenzsituation zur RS4 geradezu aufdrängt.

¹¹⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB-T2-NI/B212-G21-NI-HB-T2-NI.html#h1_alternativenpruefung und



Warum der BVWP hier nicht seiner Aufgabe nachkommt, Alternativen zu prüfen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dies in der BVWP-Grundkonzeption vorgesehen ist.

Raumordnerische Beurteilung – Modul C

Bezüglich der raumordnerischen Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier zur B 212 angegeben, dass diese nicht relevant ist.¹¹⁹ Erreichbarkeitsdefizite liegen nicht vor: Daher sind Verbesserungen nicht bewertungsrelevant.

Städtebauliche Beurteilung – Modul D

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier **eine hohe städtebauliche Bedeutung**. Als Begründung wird im Projektdossier angegeben:

„Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.“¹²⁰

Die Begründung **widerspricht der Bewertung**, dass das Projekt eine hohe städtebauliche Bedeutung haben soll. Durch das Gesamtprojekt soll es zu innerörtlichen Entlastungen auf 2.300 m Strecke kommen, die auf 1.600m zu Umgestaltungspotentialen führen. Da sich keine Sanierungs- und Flächen- und Erschließungseffekte ergeben,¹²¹ muss die Beurteilung der hohen städtebaulichen Bedeutung als zu positiv eingestuft werden.

Fazit:

Die Einstufung in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht muss durch eine belastbare Kostenschätzung und Nutzenberechnung überprüft werden. Die naturschutzfachliche Betroffenheit ist größer als angegeben, die Flächeninanspruchnahme ist um ein Vielfaches höher. Der Bedarf für das Vorhaben ist aufgrund der geringen Belastung und der fehlenden Entlastungswirkungen im Planfall nicht gegeben. Erreichbarkeitsdefizite im Bereich Raumordnung liegen nicht vor. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Einstufung in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht auch deshalb nicht gerechtfertigt, da aufgrund der Überzeichnung des BVWP nicht mit einer Realisierung bis 2030 zu rechnen ist.

¹¹⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_raum

¹²⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_staedtebau

¹²¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B212-G21-NI-HB/B212-G21-NI-HB.html#h1_staedtebau