

**Raumordnungsverfahren gem. §§ 12 ff. NROG
für die Planung der BAB A 22 – Küstenautobahn –
von Westerstede nach Drochtersen**

**Planungsträger: Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr (NLStBV)**

Unterrichtung über den Untersuchungsrahmen

1. Allgemeines

Gem. § 12 Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) in der Fassung vom 18. Mai 2001 (Nds. GVBl. S. 301), geändert durch Artikel 6 des Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Besoldungsgesetzes und anderer dienstrechtlicher Vorschriften vom 30.10.2001 (Nds. GVBl. S. 668), zul. geändert durch Art. 6 des Gesetzes zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung in den Bereichen Fischerei, Landwirtschaft und Raumordnung vom 05. November 2004 (Nds. GVBl. S. 412), sind im Raumordnungsverfahren (ROV) die raumbedeutsamen Auswirkungen der Vorhaben auf die in § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) in der Neufassung vom 18.08.1997 (BGBl. I S. 2081, 2102) genannten Belange unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Das ROV schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern entsprechend dem Planungsstand ein.

Gem. § 15 Abs. 1 NROG hat die NLStBV als Planungsträger der zuständigen Landesplanungsbehörde die für die raumordnerische Beurteilung und die Prüfung nach § 12 Abs. 2 NROG erforderlichen Unterlagen entsprechend dem Planungsstand vorzulegen.

Mit den "Hinweisen und Materialien zur Durchführung von ROV" hat das Nds. Innenministerium einen Maximalkatalog der vorzulegenden Unterlagen typspezifisch beschrieben. Dieser Maximalkatalog (Verkehr: Straße / Wasserstraße / Schiene, Nds. MI 1995/96) muss in Hinblick auf das konkret geplante Vorhaben auf Erforderlichkeit des Umfangs und der Untersuchungstiefe geprüft und ggf. modifiziert werden. Bis auf die mögliche Gefährdung des Menschen durch elektrische und magnetische Felder sind bei der Planung der A 22 alle Themen aus diesem Katalog zu bearbeiten.

Weitere Vorgaben für Vorbereitung und Durchführung des ROV gibt Nr. 3 der Verwaltungsvorschriften zum NROG (VVNROG) vom 07.07.2003 (RdErl. d. ML, Nds. MBl. S. 593).

Die in der Antragskonferenz und in den Stellungnahmen der beteiligten Stellen gegebenen Anregungen sind bei der weiteren Bearbeitung der Planung und bei der Vorbereitung der Unterlagen für das ROV zu berücksichtigen. Die eingegangenen Stellungnahmen aller Beteiligten liegen der NLStBV vor.

Zu einigen Themen folgen konkrete Aussagen, wie mit den vorgebrachten Forderungen und Anregungen zu verfahren ist.

Die NLStBV und die von ihr beauftragten Gutachter müssen darüber hinaus eigenverantwortlich auf Besonderheiten eingehen, die während der Untersuchungen bekannt werden und für die Planung der Trassenführung der A 22 von Bedeutung sein können.

2. Vorhaben, Bedarf, Untersuchung von Varianten

Die vorzunehmenden Untersuchungen beziehen sich auf die geplante A 22 von Westerstede bis Drochtersen. Die A 20 von Drochtersen bis Lübeck ist einschließlich der Elbequerung bereits planerisch gesichert, so dass eine raumordnerische Abstimmung nicht mehr erforderlich ist. Die planerisch gesicherte A 20 wird im Rahmen der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Der grundsätzliche Bedarf der A 22 ist durch ihre Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan durch den Deutschen Bundestag bestätigt worden. Damit

ist im ROV eine Prüfung, ob der Verkehrsbedarf durch andere Verkehrsmittel oder Verkehrssysteme erfüllt werden kann, wie Ausbau des Eisenbahnnetzes, des ÖPNV oder des vorhandenen Bundesstraßennetzes, nicht erforderlich.

Eine Verkehrsuntersuchung ist erforderlich, um die spezifischen Verkehrswirkungen einer Autobahn in ihren verschiedenen möglichen Varianten darzustellen. In Abstimmung mit der Seestadt Bremerhaven soll dabei für das Gebiet der Seestadt Bremerhaven eine erweiterte Netzbetrachtung durchgeführt werden, um mögliche Verdrängungsverkehre zu erfassen. Bei der Verkehrsuntersuchung soll auf die längerfristige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung eingegangen werden, um den neueren Diskussionen über die abzusehenden demographischen Probleme Deutschlands Rechnung zu tragen. Wenn durch die Verkehrsuntersuchung erhebliche Verkehrszunahmen auf anderen Straßen aufgezeigt werden, die auf die Verwirklichung der A 22 zurückzuführen sind, müssen die dadurch entstehenden Auswirkungen der (jeweiligen Variante der) A 22 zugerechnet werden.

Es soll geprüft werden, ob eine Anlehnung der Autobahn an vorhandene Verkehrslinien, insbesondere an die im Untersuchungsraum vorhandenen Bundesstraßen, möglich ist.

Zur Antragskonferenz wurde ein Untersuchungsraum vorgestellt, in dem mögliche Trassen für die A 22 untersucht werden sollen. Bestimmte Trassen wurden im Rahmen der Antragskonferenz nicht diskutiert. Das methodische Vorgehen entspricht damit den Vorgaben des NROG.

Die Durchführung einer ergänzenden Abstimmung des Untersuchungsrahmens ist nur erforderlich, wenn Varianten in erheblichem Umfang außerhalb des jetzigen Untersuchungsraums liegen. Auf der Antragskonferenz ist vereinbart worden, den Aspekt der Untersuchung der Fauna zusätzlich abzustimmen.

3. Form und Art der vorgelegten bzw. vorzulegenden Unterlagen

Zur Antragskonferenz sind gem. § 14 NROG neben dem Vorhabenträger die wichtigsten am Verfahren zu beteiligenden Behörden, Verbände und sonstigen Stellen hinzuzuziehen. Eine Mitwirkung der Bevölkerung ist im Rahmen

der Antragsberatung und -konferenz nicht vorgeschrieben und nicht erforderlich. Eine bestimmte Ladungsfrist und eine bestimmte Form der Antragskonferenz sind gesetzlich nicht vorgeschrieben. Da den im Rahmen der Antragskonferenz beteiligten Stellen eine ausreichende Frist für eine schriftliche Stellungnahme bis zum 30.06.2005 eingeräumt wurde, haben Antragsberatung und Antragskonferenz ordnungsgemäß stattgefunden.

Im Rahmen der Antragskonferenz ist noch keine „Allgemeinverständlichkeit“ der vorzulegenden Unterlagen im Sinne des UVPG erforderlich. Die VVNROG verlangen (analog der Regelung in § 6 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG – in der Neufassung v. 25.06. 2005, BGBl. I, S. 1757) eine „allgemein verständliche Zusammenfassung“ der gesamten für die Durchführung des ROV vorzulegenden Unterlagen (Nr. 3.5.3.3 VVNROG).

Die zur Durchführung des ROV vorzulegenden Unterlagen müssen geeignet sein, das Vorhaben in seiner Ausführung und seinen Auswirkungen umfassend zu erfassen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass im ROV noch keine genaue Trassierung erfolgt, sondern dass erst im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren eine metergenaue Festlegung der Trasse erfolgt. Aufgrund dieser planerischen Gegebenheiten und der Darstellung der Trasse im ROV in der Regel im Maßstab 1 : 25.000 mit der dadurch gegebenen räumlichen Unschärfe kann keine metergenaue Detailgenauigkeit der Darstellungen verlangt werden. Inwieweit visuelle Veranschaulichungen (im Sinne von unbewegten oder bewegten bildlichen Darstellungen, auch aus der Vogelschau) der gesamten Trasse oder einzelner Bestandteile (z. B. Brücken, Einschnitte, dichter Verlauf entlang von Bebauung) das Verständnis des Vorhabens grundlegend erleichtern können, ist z. Zt. noch nicht abschätzbar. Der Einsatz solcher Darstellungsmittel bleibt deshalb dem Ermessen des Vorhabenträgers überlassen.

4. Nullvariante

Die Nullvariante beschreibt die Auswirkungen bei Nichtverwirklichung des Vorhabens und stellt damit den methodisch unerlässlichen Vergleichsfall dar, um die Auswirkungen der Autobahn feststellen zu können (Nr. 3.5.3.3d VVNROG). Vor allem bei der Verkehrsuntersuchung ist die explizite Darstel-

lung der Verkehrsentwicklung bei Nichtverwirklichung des Vorhabens für die Begründung des Bedarfs von großer Bedeutung.

Die Nullvariante ist jedoch keine Planungsvariante. Im Rahmen der Auswirkungsbewertung kann sich grundsätzlich der Fall ergeben, dass die Autobahn sich in einzelnen Varianten oder Teilabschnitten oder generell als nicht durchführbar erweist.

5. Abgrenzung des Untersuchungsraumes, weitere Varianten

Da der Wesertunnel bereits besteht und der Elbetunnel planerisch gesichert ist, kann sich die Untersuchung für Trassen der A 22 auf die Varianten beschränken, für die diese beiden Flussquerungen sinnvoll nutzbar sind.

Die Suche nach einer neuen Weserquerung wäre unverhältnismäßig, weil mit dem Wesertunnel bereits erhebliche öffentliche Mittel investiert wurden und mit den an den Tunnel anschließenden Straßen bereits rd. 8 km Trasse für die A 22 so vorgeprägt sind, dass eine gänzliche Neuplanung wirtschaftlich unzumutbar ist. Sollte sich bei der Beurteilung der Aufnahmefähigkeit des Wesertunnels für den prognostizierten Verkehr das Erfordernis einer baulichen Anpassung des Tunnels ergeben, sind die sich dadurch ergebenden Auswirkungen ebenfalls zu untersuchen.

Durch die Möglichkeit des Versatzes der A 22 auf der A 27 ist eine Trassierung der Tunnelanschlussstrecken auf der derzeitigen B 437 in Bezug auf die Umweltauswirkungen als günstigste Lösung zu bewerten.

Die Elbequerung im Zuge der A 20 ist gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein planerisch gefunden und gesichert worden. Von dieser Elbequerung ausgehend sind mehrere Anschlussmöglichkeiten für die A 22 gegeben, so dass planerisch ein genügend großer Spielraum eröffnet wird. Eine grundsätzlich andere Elbequerung ist aus den Gründen, die in der Landesplanerischen Feststellung vom 09. Februar 2004 für die A 20 von der A 26 bei Stade bis zur Elbe für die Wahl der (nördlichen) Elbequerung dargelegt sind, raumordnerisch nicht sinnvoll.

Eine generelle Vergrößerung des Untersuchungsraumes an den Rändern um 2 bis 3 km ist nicht erforderlich, weil der Untersuchungsraum in vielen Bereichen so weiträumig bemessen ist, dass eine Trassenführung am Rand des Untersuchungsraumes bereits wegen der vorhandenen Siedlungen (z. B. Beverkesa, Himmelpforten, Oldendorf, Bremervörde) kaum denkbar ist. Die Auswirkungen für einzelne Schutzgüter sind jedoch ggf. über den vorgelegten Untersuchungsraum hinausgehend zu untersuchen. Das betrifft neben dem Lärm vor allem Wasserschutzgebiete, Entwässerung in Teilbereichen, Natura 2000-Gebiete und die Landschaft.

Eine Untersuchung weiterer Schutzgüter und eine genauere interne Differenzierung und Neubewertung einzelner Schutzgüter innerhalb der Raumanalyse zur Abgrenzung des Untersuchungsraums der UVS und damit evtl. eine interne Reduzierung des Untersuchungsraumes ist aus raumordnerischer Sicht für die Bestimmung des Untersuchungsraumes nicht erforderlich. In der UVS werden die Daten zu den einzelnen Schutzgütern aktualisiert und genauer differenziert.

Der zur Antragskonferenz vorgelegte Untersuchungsraum wird in zwei Bereichen räumlich ergänzt:

Östlich von Beverstedt (LK Cuxhaven) wird der Untersuchungsraum nach Süden bis nördlich von Altwistedt, Brillit und Fahrendorf sowie bis westlich an das Engeoer Moor heran erweitert.

Östlich von Westerstede (LK Ammerland) wird der Untersuchungsraum nach Süden bis nördlich von Kleinenfelde und Rastede sowie bis westlich von Delfshausen erweitert. Der Bereich von Wiefelstede bis Lehmden bleibt ausgespart, weil hier wegen der dichten Bebauung keine Trassierung sinnvoll möglich ist.

Diese beiden kleinräumigen Erweiterungen des Untersuchungsraumes dienen der Abrundung des Untersuchungsraumes, um evtl. weitere Varianten in die Abwägung einbeziehen zu können. Auf die Beigabe einer kartographischen Darstellung des neuen Untersuchungsraumes wird wegen ihrer Kleinräumigkeit verzichtet. Sie kann im Internet unter www.kuestenautobahn.info eingesehen werden.

Sollte bei einer ersten Konstruktion von Trassenvarianten erkennbar werden, dass Räume außerhalb des abgegrenzten Untersuchungsraums durch Trassen beansprucht werden müssen, so ist zu prüfen, ob eine ergänzende Abstimmung über den Untersuchungsrahmen notwendig wird, die dann ggf. räumlich beschränkt erfolgen kann. Dies wäre vor allem bei der Wahl von Trassenalternativen erforderlich, die großräumig vom abgegrenzten Untersuchungsraum abweichen.

Die Einbeziehung einer Anlehnung der A 22 an die B 73 mit einer Anbindung an die A 27 im Raum Cuxhaven in die Untersuchung ist nicht erforderlich, weil eine solche Trasse eine sehr weit nach Norden ausholende Trassenführung zur Folge hätte, die für eine überregionale Autobahn nicht sinnvoll ist.

Die Einbeziehung der Rotschlammdeponie bei Stade in das Untersuchungsgebiet ist nicht erforderlich, weil eine Führung der Trasse über diese Deponie erhebliche bautechnische Probleme bereiten würde, das Problem der Verbringung des anfallenden Aushubmaterials gelöst werden müsste und weil eine solche Trassenführung wegen der die Deponie umgebenden Wohnbebauung und Naturschutzflächen keine günstigere Trassenführung als eine nördlich oder südlich an der Deponie vorbei führende Trassenführung ergeben würde.

Eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes im Raum Drochtersen bis zur B 495 ist nicht erforderlich, weil damit eine relativ weite nördliche Führung der Trasse verbunden wäre, die aufgrund der vorhandenen Naturschutzflächen und der dichten Streubesiedlung keine Trassierungsvorteile erbrächte.

Eine Erweiterung des Untersuchungsraumes nach Süden im Raum südwestlich von Jade ist nicht erforderlich, weil die sehr dichte Streubebauung im Raum Delfshausen eine sinnvolle Trassierung unmöglich macht. Eine noch weiter südlich führende Trasse würde nicht mehr zu einer erheblichen Verbesserung der großräumigen Verkehrsanbindung von Wilhelmshaven beitragen und ist deshalb nicht sinnvoll.

Das Gleiche gilt für eine Trassierung entlang bzw. im Verlauf der B 211 einschließlich der Ortsumgehung von Brake. Auch hier ist eine sinnvolle Trassierung durch den Bereich Delfshausen nicht möglich. Eine den Verlauf der B 211 noch weiter nach Süden verfolgende A 22 wäre für die überregional

bedeutsame Küstenautobahn nicht sinnvoll, weil die Anbindung an die A 28 zu weit im Süden erfolgen würde.

6. Vorgaben und Hinweise zu einzelnen Teilen der UVS

6.1 Wirkfaktoren (Tabelle 1 der Scoping-Unterlage)

Folgende Ergänzungen sind erforderlich:

- Durch Durchtrennung, Verlegung und Überbauung von Gewässern kann es anlagebedingt zu Auswirkungen auf die Landschaft kommen.
- Durch Barriere- und Trennwirkungen kann es anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Wasser (Grundwasser und Oberflächengewässer) kommen.
- Durch Einleitung von Oberflächenwasser kann es bau- und anlagebedingt über Veränderung der Wasserqualität und -quantität zu Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen sowie den Boden kommen.
- Durch Änderung von Standortfaktoren kann es anlagebedingt zu Auswirkungen auf die Landschaft kommen. Daneben können indirekte Auswirkungen auf die Landschaft durch Veränderung der Vegetation aufgrund anlagebedingter Eingriffe in das Wasser eintreten.
- Bei den betriebsbedingten Wirkungen sind die Folgen möglicher Stör- und Unfälle zu berücksichtigen.

Die optische Überformung durch technische Bauwerke, Wälle und Einschnitte hat anlagebedingt keine erheblichen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen.

6.2 Schutzgut Mensch (Tabellen 4 und 12 der Scoping-Unterlage)

Für die Erfassung und Bewertung des Schutzgutes Mensch ist es ausreichend, die Auswirkungen der in Tabelle 12 aufgeführten Schall- und Schadstoffemissionen zu betrachten. Dabei ist es sinnvoll, nicht von der höchstmöglichen Aufnahmefähigkeit der Autobahn, sondern von einer realistisch prognostizierten Verkehrsmenge auszugehen.

Die Erfassung und Bewertung von weiteren Emissionen, wie Erschütterungen, Licht, optischen Reizen und die Bewertung der psychischen Auswirkungen

des Lebens hinter schalldichten Fenstern und Lärmschutzmauern und -wänden sowie der Veränderung sozialer Beziehungen durch Barriere- und Trennwirkungen ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich, weil solche Untersuchungen zu kleinräumig und damit erst im Planfeststellungsverfahren sinnvoll sind bzw. weil sie durch die Erfassung der verschiedenen Kategorien der Besiedlung überschlägig mit erfasst werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verbindungen im klassifizierten Straßennetz weitestgehend und die Verbindungen im Netz der Gemeindestraßen weitgehend erhalten bleiben.

Bei den Auswirkungen sind neben den Wanderwegen die Radwander- und -rundwege zu berücksichtigen.

Neben den Auswirkungen auf die Erholung und die touristische Infrastruktur sollen die positiven und negativen Auswirkungen auf den Tourismus abgeschätzt werden. Dabei ist bei einer länger andauernden Bauphase die Unterscheidung in die Auswirkungen von Bau und Betrieb von besonderem Interesse.

6.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen (Tabellen 5 und 13 der Scoping-Unterlage)

Bei der Bestandserfassung und -bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen sind die verwendeten Datenquellen und Methoden zu dokumentieren. Dabei ist besonders bei älteren Daten deren Verwendbarkeit zu prüfen.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ist eine Prüfung der Umweltauswirkungen auf Natura 2000-Gebiete so weit wie möglich durchzuführen. Dazu sind alle derzeit gemeldeten Natura 2000-Gebiete heranzuziehen. Es ist unter Beteiligung der zuständigen Behörden zu prüfen, ob es Anhaltspunkte dafür gibt, dass es über die derzeit gemeldeten Vogelschutzgebiete hinaus Bereiche gibt, die die Kriterien für ein zu meldendes Natura 2000-Gebiet erfüllen. Dies trifft insbesondere für sogenannte IBA-Gebiete (Important Bird Areas) zu. Solche Gebiete sind ggf. auch in die entsprechende Untersuchung einzubeziehen.

Hinsichtlich der FFH-Gebiete wird die Gebietskulisse inklusive der 3. Nachmeldung zugrunde gelegt. Gemäß der Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der EU-Kommission in den bilateralen Gesprächen

im Januar 2004 ist für FFH-Gebiete von einer ausreichenden Meldung auszugehen, wenn die dort genannten Gebiete vollständig gemeldet werden. Eine vollständige Verträglichkeitsprüfung im Sinne des § 34 BNatG ist in der Regel wegen des gutachtlichen Charakters und der eingeschränkten Rechtswirkung im Raumordnungsverfahren nicht möglich. Da im vorliegenden Fall u. U. mehrere Natura 2000-Gebiete von einer Trasse betroffen sein können und von den Umweltverbänden weitere Gebiete als Natura 2000-würdig angesehen werden, ist es erforderlich, mit der Abschätzung möglicher erheblicher Beeinträchtigungen und evtl. Ausnahmeprüfungen (s. dazu Nr. 6.4.2 des RdErl. d. MU v. 28. 7. 2003, Nds. MBl. S. 604) zugleich Möglichkeiten für die in den weiteren Planungsverfahren erforderliche rechtliche Sicherung der gefundenen Lösungen zu erwägen und vorzuschlagen.

Für die Erfassung und Bewertung ausgewählter Tierarten wird noch eine Abstimmung über die zu erfassenden Arten und die zu verwendenden Methoden mit den Naturschutzbehörden und -verbänden stattfinden. Dabei ist die Bedeutung der erfassten Daten für die Bewertung der Lebensräume zu berücksichtigen. Es ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich, als Wirkungen auf Tiere und Pflanzen auch Erschütterungen, Schadstoffimmissionen einschließlich des Einsatzes von Betriebsmitteln sowie den durch Flächen- und Funktionsverlust entstehenden Populationsdruck auf angrenzende Gebiete auch außerhalb des abgegrenzten Untersuchungsraumes zu untersuchen.

Die in Tab. 13 genannte jährliche Schwankungsbreite des Grundwasserstandes ist kein geeignetes Maß für die Beurteilung langfristiger Grundwasserstandsveränderungen. Dafür sind je nach betroffenem Standort geeignete Parameter zu finden.

Bei den avifaunistisch wertvollen Bereichen in Niedersachsen/Bremen sind neben den Brutvogel- auch die Rastvogelgebiete zu untersuchen.

Bei der Betrachtung der Hochmoore sollten auch das Moorschutzprogramm Teil I und die naturschutzfachliche Bewertung der Hochmoore in Niedersachsen (NLÖ 1994) berücksichtigt werden.

Der in Tab. 13 genannte Grenzwert zur Beurteilung der Auswirkungen von Schallemissionen auf Tierlebensräume von 57 dB(A) sollte erläutert bzw. be-

legt werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand erscheint ein Wert zwischen 50 und 55 dB (A) als angemessener Wert für mögliche Beeinträchtigung von bestimmten Vogellebensräumen zu sein. Die Ergebnisse eines laufenden Forschungsvorhabens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesens sollten berücksichtigt werden.

6.4 Schutzgut Boden (Tabellen 6 und 14 der Scoping-Unterlage)

Historische Waldstandorte haben eine besondere Bedeutung als seltene Böden und Böden mit besonderer Standortfunktion für die Entwicklung natürlicher Pflanzengesellschaften.

6.5 Schutzgut Wasser (Tabellen 7 und 15 der Scoping-Unterlage)

Die in Tab. 15 genannte jährliche Schwankungsbreite des Grundwasserstandes ist kein geeignetes Maß für die Beurteilung langfristiger Grundwasserstandsveränderungen. Dafür sind je nach betroffenem Standort geeignete Parameter zu finden.

Die als Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahme genannte Fassung von Quellschüttungen bei drohendem Verlust von Quellbereichen ist kaum geeignet, dem Verlust von Quellbereichen entgegen zu wirken.

Die aktuelle Abgrenzung der Wasserschutzgebiete ist zu erfassen. Darüber hinaus sind auch die in Aufstellungs- oder Änderungsverfahren befindlichen Verordnungen zu berücksichtigen.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Gewässer und das Grundwasser sind ggf. unterschiedliche Bauweisen zu berücksichtigen.

Die Funktionsfähigkeit der in weiten Teilen des Untersuchungsraumes bestehenden ausgedehnten Entwässerungssysteme muss bei Anlage der A 22 weiterhin gewährleistet sein.

6.6 Schutzgut Klima/Luft (Tabellen 8 und 16 der Scoping-Unterlage)

Bezüglich der klimatischen Funktionsräume im Stadtgebiet Bremerhaven sollten die entsprechenden Karten aus dem Landschaftsprogramm Bremen/Bremerhaven vom 11.09.1991 berücksichtigt werden.

Bei der Bewertung des Schutzgutes Klima/Luft sollte der Erfüllungsgrad der Flächen für klimatische Funktionen bestimmende Bedeutung haben.

6.7 Schutzgut Landschaft (Tabellen 9 und 17 der Scoping-Unterlage)

Der Geestbereich nördlich von Westerstede muss auch als alte Kulturlandschaft in der Bestandsanalyse erfasst werden.

Im Untersuchungsgebiet sind die Kulturdenkmale Grabhügel, Wurten, Deiche und Burgwälle von Bedeutung. Bewohnte Wurten zählen zu den „speziellen Siedlungsformen“.

Die „großen unzerschnittenen Räume“ sind als Kriterium zu ergänzen.

Neben den Regionalen Raumordnungsprogrammen sollten als Datengrundlagen für die Erholungsgebiete und die Radwander- und Wanderwege aktuelle Radwander- und Wanderkarten herangezogen werden.

Das Landschaftsprogramm Bremen/Bremerhaven sollte als Unterlage herangezogen werden.

In Tabelle 17 ist es zweckmäßig, Wallhecken ebenfalls als prägende und naturnahe Landschaftsbestandteile aufzunehmen.

6.8 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter (Tabellen 10 und 18 der Scoping-Unterlage)

Der gesamte Untersuchungsraum ist archäologisch von besonderem Interesse. Um eine einheitliche Erfassung und Bewertung des Untersuchungsraums hinsichtlich der archäologischen Kulturdenkmale zu gewährleisten, soll eine integrierte Bewertung der Flächen aus archäologischer Sicht erfolgen.

Wurten und (alte) Deiche sind im Untersuchungsraum kulturhistorisch von besonderer Bedeutung.

Das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ hat Wechselwirkungen mit dem Boden, der Landschaft und dem Erholungswert der Landschaft.

Die Denkmalliste Bremerhaven und die Grabungsschutzgebiete der Stadt Bremerhaven sollten als Datengrundlage herangezogen werden.

6.9 Ermittlung des Raumwiderstands (Tabelle 11 der Scoping-Unterlage)

In der Tabelle 11 sind die Kriterien „avifaunistisch wertvolle Bereiche von Lokaler Bedeutung“, „geplante Naturschutzgebiete“ und „landesweit schutzwürdige Bereiche gem. Kartierung des NLÖ“ zu ergänzen.

Von „geringen Flurabständen“ kann bei den in Tab. 11 erwähnten „Grundwasservorkommen geringer Flurabstände“ allenfalls bis zu einem Flurabstand bis zu 2 m gesprochen werden.

Neben den Schutzgütern und den vorhandenen Nutzungen werden bei der Ermittlung des Raumwiderstandes auch die wesentlichen rechtlich geschützten und geplanten Raumkategorien berücksichtigt. Dabei ist zu ermitteln, ob die geplante Autobahn mit der jeweils betroffenen Raumkategorie vereinbar ist oder durch dem Schutzzweck angepasste technische Maßnahmen vereinbar gemacht werden kann. Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind gemäß ihrer Zweckbestimmung („Vereinbarkeit aller anderen Planungen und Maßnahmen“) grundsätzlich mit der höchsten Wertigkeit zu versehen. Sollte die Inanspruchnahme eines Vorranggebietes für Natur und Landschaft unumgänglich sein, ist im Einzelfall auf der Grundlage der Wertigkeit des betroffenen Gebietes die Vereinbarkeit der Autobahn mit dem Vorranggebiet zu prüfen. Ggf. ist ein Zielabweichungsverfahren gem. § 11 NROG durchzuführen.

Zu der Bewertung einzelner Schutzgüter bei der Ermittlung des Raumwiderstands wurden von den Beteiligten zahlreiche Vorschläge unterbreitet, die sich teilweise widersprechen.

Von einer genauen Vorgabe für die Bewertung der einzelnen Schutzgüter wird deshalb abgesehen. Das gefundene Ergebnis muss den Gang der Bewertung erkennen lassen und nachvollziehbar sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mögliche Trassen nicht „automatisch“ aus der erarbeiteten Raumwiderstandskarte hervorgehen, sondern neben den Raumwiderstandsklassen die Trassierungsparameter der Autobahn und verkehrliche Aspekte berücksichtigen müssen.

Grundsätzlich müssen die einzelnen Schutzgüter im gesamten Untersuchungsraum gleichartig bewertet werden, um einen objektiven Vergleich der gefundenen Trassenalternativen zu gewährleisten. Zu einem objektiven Vergleich gehört jedoch auch, dass Unterschiede in den Datengrundlagen, die z. B. in Unterschieden der Datenerfassung, im unterschiedlichen Alter der verwendeten Pläne oder in einer unterschiedlichen Systematik bei der Erstellung der Regionalen Raumordnungsprogramme begründet sein können, entsprechend berücksichtigt werden.

Bei der Darstellung des Raumwiderstandes sind besonders die zahlreich bestehenden Interdependenzen der Kriterien zu berücksichtigen, damit es nicht zu ungerechtfertigten Mehrfacherfassungen einzelner Aspekte kommt. Bei einzelnen Kategorien, wie Wald und Hochmooren, kann die Kombination mit anderen Kategorien zu einer Höherwertigkeit der Fläche führen.

Im Auftrage

gez.

Dr. Manthey