



NABU Kreisverband Verden e.V. · Am Sportplatz 9a · 28832 Achim

Landkreis Verden  
Lindhooper Str. 67

27283 Verden (Aller)

## **Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den Bau einer Straße im Rahmen des „Zukunftsprojekts Achim-West“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als anerkannter Naturschutzverband geben wir zu dem o.g. Planfeststellungsverfahren die auf den nächsten Seiten folgende Stellungnahme ab.

Diese Stellungnahme wird auch im Namen des Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Niedersachsen e.V., vertreten durch den Vorsitzenden, Alleestraße 36, 30167 Hannover, abgegeben. Der NABU-Kreisverband Verden ist vom Landesverband bevollmächtigt, Stellungnahmen in dessen Namen abzugeben

Mit freundlichen Grüßen

**Bernd Witthuhn**  
1.Vorsitzender

**Elisabeth Beulshausen**  
Leiterin Gruppe Achim

**Kreisverband Verden e.V.**

**Bernd Witthuhn**  
1. Vorsitzender

Tel. 0 42 02 75 68 7  
Bernd.Witthuhn@NABU-Verden.de

Achim, 26.11.2020

**Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.**

Kreisverband Verden e.V.

Am Sportplatz 9a  
28832 Achim

Tel. 0 42 02 75 68 7

info@NABU-Verden.de

www.NABU-Verden.de

Steuernummer 48/210/01178

**Bankverbindung**

Kreissparkasse Verden

IBAN DE50 2915 2670 0010 2682 17

BIC BRLADE21VER

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse an den NABU sind steuerbefreit.

## Stellungnahme

### 1. Übersichtslageplan

Der „Übersichtslageplan 2“ im Ordner „8.2\_Übersichtslageplan“ lässt sich nicht von der im Amtsblatt aufgeführten Internetseite downloaden (siehe Screenshot). Eine vollständige Einsichtnahme in die Unterlagen ist daher nicht möglich. Das Offenlageverfahren ist somit fehlerhaft.



Wir erachten daher eine erneute Offenlage für erforderlich.

### 2. Faunistisches Gutachten: Untersuchungsjahr

Die Kartierungen im Faunistischen Gutachten (NWP; Stand: 20.05.2015) wurden größtenteils im Jahr 2014 durchgeführt und sind somit 6 Jahre alt. Aus naturschutzfachlicher Sicht sollten die Bestandserfassungen nicht älter als fünf Jahre sein, andernfalls sind neue Erfassungen durchzuführen. So ist in Brandenburg das Alter der Daten in Anlage 2 zum Windkrafteerlass („Untersuchungen tierökologischer Parameter im Rahmen von Genehmigungsverfahren für Windenergieanlagen im Land Brandenburg“, Stand 15.09.2018) klar geregelt. Hier heißt es:

„Vorhandene aussagefähige Daten können nach Zustimmung durch die Genehmigungsbehörde und die zuständige Naturschutzbehörde verwendet werden, sofern sie den im folgenden aufgeführten Untersuchungsanforderungen entsprechen, nicht älter als fünf Jahre sind und es seit der Erhebung keine erheblichen Veränderungen des Gebietes gegeben hat.“

Auch das Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW gibt eine Empfehlung zum Alter der Untersuchungsergebnisse:

„Wenn zu einem Untersuchungsgebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen, sind weitere Datenerhebungen nicht notwendig. Diese Untersuchungsergebnisse dürfen allerdings nicht älter als sieben Jahre sein. Als Bezugszeitpunkt gilt das Datum des Inkrafttretens des Plans/Vorhabens (vgl. NRW-Handlungsempfehlung „Artenschutz/Bauen“ (MWEBWV & MKULNV 2010: Nr. 4.2). Die Untersuchungsergebnisse sollten aber „optimaler Weise“ nicht älter als fünf Jahre sein (vgl. NRW-Leitfaden „Windenergie – Arten/Habitatschutz“ (MKULNV 2013b: Nr. 6.5). Wenn zwischen faunistischen Kartierungen längere Zeiträume liegen, wird die 5-jährige Zeitspanne im Laufe des Planungsprozesses unter Umständen überschritten. In diesen Fällen ist mindestens eine Plausibilitätskontrolle durchzuführen, auf

deren Grundlage im Einzelfall eine Entscheidung über die Notwendigkeit einer erneuten Kartierung getroffen werden muss. Die Plausibilitätskontrolle dient der Überprüfung der Ergebnisse aus der ursprünglichen Kartierung und der Angemessenheit der daraus abgeleiteten Konflikte und Maßnahmen. Grundlage der Plausibilitätsprüfung ist eine Überprüfung der Lebensraumstrukturen im Gelände analog zur Potenzial-Analyse.“

Quelle: MKULNV NRW (2017) (Hrsg.): „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in Nordrhein-Westfalen – Bestandserfassung und Monitoring. Bearb. FÖA Landschaftsplanung GmbH Trier (M. Klußmann, J. Lüttmann, J. Bettendorf, R. Heuser) & STERNA Kranenburg (S. Sudmann) u. BÖF Kassel (W. Herzog). Schlussbericht zum Forschungsprojekt des MKULNV Nordrhein-Westfalen Az.: III-4 - 615.17.03.13. online.

[https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/20170309\\_methodenhandbuch%20asp%20einfuehrung.pdf](https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/20170309_methodenhandbuch%20asp%20einfuehrung.pdf)

Wir erachten daher eine aktualisierte Kartierung als erforderlich.

### 3. Faunistisches Gutachten: Mängel in der Kartierung

Die Untersuchungszeiträume im Faunistischen Gutachten (NWP; Stand: 20.05.2015) sind fehlerhaft. So fehlen bei der Amphibienerfassung die Tagesbegehungen mit Sichtbeobachtungen. Ebenso sind hier bei einigen Arten andere Kartierzeiträume nötig. Bei dem Kammmolch bsw. bis Anfang Juli.

Sinnvoll ist es auch nicht nur eine Falle, sondern mehrere Fallen auszubringen, um die Fangchancen zu erhöhen. Quelle: FÖA Landschaftsplanung GmbH o.J. Methodenhandbuch Artenschutzprüfung. Anhang 4: Artspezifisch geeignete Kartiermethoden (Methodensteckbriefe). [https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/mhbasp\\_anhang4\\_artspezifisch%20geeignete%20kartiermethoden.pdf](https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/web/babel/media/mhbasp_anhang4_artspezifisch%20geeignete%20kartiermethoden.pdf) [zuletzt abgerufen am 04.03.2020]

Bei der Reptilienerfassung wurden zu wenige Termine angesetzt. Für die Erfassung, beispielweise der Zauneidechse, sind sechs, für die der Schlingnatter zehn Termine notwendig. Für Juvenile und Schlüpflinge sind auch Kartierungen bis in den September und Oktober notwendig. Bei der Reptilienerfassung ist ebenfalls die Umgebungstemperatur zu hinterfragen. Die optimalen Wetterbedingungen für die Kartierung sind kein Niederschlag und 22-30 °C. Bei der Auswahl der Kartierzeiträume spielt aber auch immer das zu erwartende Arteninventar eine Rolle. Weiterhin ist sicherzustellen, dass der gesamte Bezugsraum (siehe LBP S. 5) auch tatsächlich untersucht wird. Dies ist in dem Gutachten (NWB S. 43) offensichtlich nicht passiert, da man sich bei der Suche nach Reptilienvorkommen lediglich im Detailbereich 2 auf die Nordböschung der BAB A 27 beschränkte, weil dort „eine höhere Sonneneinstrahlung“ herrscht. Vielmehr sind auch weitere Gebiete in dem

Bezugsraum zu untersuchen, die von Reptilien bevorzugt als Lebensraum genutzt werden, wie z.B. die Südseite des Bahndamms im Bereich der geplanten Unterführung. Dort ist u.U. auch mit Wechselwirkungen zum Sandtrockenrasen zu rechnen.

Die Bestandserfassung der Fledermäuse erfüllt zeitlich und auch räumlich keine Standards. Eine Quartierermittlung ist nicht erfolgt, Flugstraßen und räumliche Beziehungen konnten deswegen nicht dargestellt werden.

„Die Tiere sind aufgrund ihrer hohen Mobilität sehr variabel in der Wahl ihrer Nahrungsgebiete und wählen diese in erster Linie nach dem vorhandenen Nahrungsangebot aus“.

Diese immer wiederkehrende Aussage zu den Fledermausarten im faunistischen Gutachten ist nicht zulässig solange nicht Aussagen über die Population der einzelnen betroffenen Arten im Gebiet und einem angemessenem Bezugsraum/ Untersuchungsraum gemacht werden. Das vorhandene Nahrungsangebot kann immer weiter verkleinert werden, bis der Erhalt der Population nicht mehr gesichert ist. Es fehlen daher die Nachweise, wo die festgestellten Arten vorwiegend Nahrungsflüge machen, um das Ausmaß des Verlustes im untersuchten Gebiet tatsächlich bewerten zu können.

Weitergehende Ausführungen zu Mängeln an der Fledermausuntersuchung entnehmen Sie bitte der Stellungnahme von Dipl. Biologe Lothar Bach vom 07.02.2019 (siehe Anhang 1), der wir uns anschließen.

Die Erfassung des Artenspektrums von Sandtrockenrasen/Magerrasen fehlt, obwohl die Bedeutung des Biotops aufgrund der räumlichen Nähe zu den großen geschützten Dünengebieten geradezu auf der Hand liegt. Es sind Hautflügler, Heuschrecken etc. zu erfassen und außerdem darzulegen, ob der Trockenbiotop eine Trittsteinfunktion aufweist. Die Bestandserfassung muss (mindestens) zwischen Ende März und Anfang September erfolgen. Es handelt sich potenziell um planungsrelevante Artengruppen.

Fazit: Deshalb ist die Aussage im LBP (S. 59): „Die Habitats weiterer erfasster Artgruppen (Rastvögel, Amphibien, Reptilien, Fledermäuse) werden vom Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt, bzw. werden Beeinträchtigungen über die Biotopfunktion multifunktional kompensiert.“ ohne eine erneute Bearbeitung des faunistischen Gutachtens nicht akzeptabel.

Wir erachten bei allen Artengruppen eine Nachkartierung für notwendig.

#### 4. Raumnutzungsbeobachtung Weißstorch: Untersuchungsrahmen/ Ausgleichsmaßnahmen

In Uphusen gibt es einen bekannten Brutplatz des Weißstorchs. Zur Erfassung der Raumnutzung wurde an 15 Terminen (27.03.-01.08) eine

Raumnutzungsbeobachtung durchgeführt (siehe Faunistisches Gutachten; NWP 20.05.2015). In dem Gutachten wird erwähnt, dass die Beobachter sich „schwerpunktmäßig in direkter Nähe zum Horst“ platziert haben und das gesamte Untersuchungsgebiet durchfahren wurde, wenn die Vögel nicht am Horst waren (S. 4). Hier sehen wir methodische Fehler, da eine lückenlose Überwachung an den Terminen nicht möglich war, sondern man in dem ohnehin geringen Untersuchungszeitraum auf das zufällige Antreffen des Weißstorchs im Gebiet angewiesen war. Die Arbeitshilfe Naturschutz und Windenergie hält für die Erfassung von Brutvögeln (Raumnutzungsanalyse) „eine Dauerbeobachtung der Individuen der betreffenden Art, die im Nahbereich der Aufstellungsflächen brüten (bei Rotmilan beispielsweise bis 4.000 m um die Aufstellungsfläche bzw. Anlagenstandorte) während der gesamten Brutzeit mindestens an 30 Tagen für je 8 Stunden in der Hauptaktivitätsphase der betreffenden Art; in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen kann im Einzelfall ein höherer Untersuchungsumfang geboten sein.“

Zudem wurde im Untersuchungsgebiet am 19.06. ein weiterer Weißstorch nahrungssuchend entdeckt, der mutmaßlich zu einem Horst in Embsen flog (S. 14). Damit zeigt sich, dass die Konzentration der RNU auf das Weißstorchpaar in Uphusen nicht ausreichend war. Es gibt zudem weitere Paare, die in das Untersuchungsgebiet fliegen, da dieses offensichtlich eine größere Bedeutung als Nahrungsgebiet für Weißstörche hat. So gibt es auch in Borstel (ca. 4 km Luftlinie) ein regelmäßiges Brutpaar. In dem Gutachten findet sich darüber keine Aussage. Hier stellt sich die Frage, ob die Gutachter es vernachlässigt haben, vor den eigentlichen Kartierungen bekannte Daten von vorkommenden Vogelarten bei den zuständigen Behörden zu erfragen. So wird z.B. im RROP 2016 LK Verden darauf hingewiesen, dass es Weißstorchbrutplätze in Uphusen und Embsen gibt und die Potenzialflächen für Windenergie (Ach 03 Achimer Bruch) als Nahrungshabitat für den Weißstorch genutzt wird (Windenergiekonzept Gebietsblätter, S. 10)

Das Gutachten ist hier somit mangelhaft und ist zu aktualisieren.

## 5. Faunistisches Gutachten: Saatkrähen

Das faunistische Gutachten (NWP, 20.05.2015) kommt hinsichtlich der Saatkrähe zu der Aussage, dass es mit bis zu 634 Vögeln die häufigste Gastvogelart war und dass „der auffälligste Aspekt ist die Funktion als Rast- und Nahrungsgebiet für größere Saatkrähentrupps“ (S. 21 und 23).

Tatsächlich handelt es sich bei dem Gebiet westlich der Vogelsiedlung um einen angestammten Lebensraum der Saatkrähe. So gibt es u.a. in der Avifaunistischen Potenzialeinschätzung Windkraftgebiete LK Verden (S. 16) eine Aussage zum Achimer Bruch zu Brutvögeln: „Nahrungshabitat: Weißstorch (max. 4, 2 Termine), Mäusebussard, Turmfalke, Sperber, Saatkrähen (Kolonie u. a. am Bremer Kreuz)“. Diese Feststellung steht im Gegensatz der Aussage im Artenschutzbeitrag, wo die Aussage getroffen

wird, dass „essentielle Nahrungshabitate sind im Auswirkungsbereich des Vorhabens nicht vorhanden“.

Eine Zerschneidung des Lebensraums würde dazu führen, dass die Saatkrähenkolonien auf andere Teile der Stadt ausweichen würden. Dadurch würde sich der Konflikt (Anwohner fühlen sich durch die zahlenmäßig großen Saatkrähenkolonien durch Lärm und Kot beeinträchtigt) weiter verschärfen. Dies hat bereits zu einem Verfahren (Az. 4 LC 156/14 und 4 LC 157/14) vor dem OVG Lüneburg geführt.

Wir fordern daher eine Nachkartierung und eine Neubewertung der Auswirkungen der Planstraße auf die Saatkrähenkolonie.

#### 6. Faunistisches Gutachten: Bekassine, Waldschnepfe und Austernfischer

Die Vorkommen von Bekassine, Waldschnepfe und Austernfischer sind im faunistischen Gutachten nicht dokumentiert. Es gibt jedoch Sichtungen im Vorhabensgebiet von mehreren Jagdpächtern dieser auf der Roten Liste stehenden Arten. Nach deren Aussagen handelt es sich wahrscheinlich um Brutvögel.

Diese Vögel sind auf Feuchtgebiete als Nahrungshabitate angewiesen, welche wiederum deutschlandweit stark von der Zerstörung durch den Menschen bedroht sind. Der Bekassinenbestand z.B. hat sich in den letzten 20 Jahren in Deutschland halbiert, so dass es heute nur noch 5.500 bis 6.700 Brutvögel gibt. Diese seltenen Vögel lassen sich höchstwahrscheinlich nicht einfach auf Ausgleichsflächen umsiedeln. Sie brauchen ungestörte Ruhezonen und feuchtes Terrain.

Mögliche Ausgleichsflächen westlich der „Vogelsiedlung“ sind zu stark von Spaziergängern vor allem mit Hunden frequentiert. Außerdem ist dieser Bereich des Bruchs schon Habitat für Niederwild wie Hasen, Fasanen etc., die natürlicherweise nicht in Feuchtgebieten leben und durch Vernässungsmaßnahmen verdrängt werden könnten.

Wir fordern eine neue Bewertung des Achimer Bruchs als Lebensraum für bedrohte Arten.

#### 7. Faunistisches Gutachten: Gänse

In dem faunistischen Gutachten wurden keine Beobachtungen aus anderen Quellen erfasst und bewertet. So liegen für das Gebiet auf der Plattform des Dachverbands Deutscher Avifaunisten e.V. ([www.ornitho.de](http://www.ornitho.de)) u.a. folgende Beobachtungen für Gänsearten vor:

9.11.2014: rasteten ~50 Saatgänse und ~350 Graugänse, Nahrung suchend  
29.01.2016 ~600 Blässgänse

Auf Basis dieser Beobachtungen würde die Bewertung (NWP Gutachten, S. 23) für die Blässgänse eine „lokale Bedeutung“ und für die Graugänse eine „regionale Bedeutung“ ergeben.

Wir fordern daher eine umfassende Bewertung des Arteninventars.

8. Abstand zum FFH-Gebiet 253 „Sandtrockenrasen Achim“

Die geplanten Verkehrsflächen sind in Teilbereichen nur durch die Uphuser Heerstraße (L 158) vom FFH-Gebiet getrennt.

Dieser Abstand ist nicht ausreichend, um den Eintrag von Nährstoffen zu verhindern.

9. Inanspruchnahme von bestehenden Kompensationsflächen

Laut LBP S. 42 kommt es zum Verlust von „bestehenden Kompensationsmaßnahmen“ i.H.v. insgesamt 1,446 ha Fläche. Dabei handelt es sich einerseits um einen bau- und anlagebedingten Verlust von in Anspruch genommenen Biotoptypen der Wertstufe III bis V auf denen bereits Kompensationsmaßnahmen durchgeführt wurden und andererseits um 2 Flächen, mit einem langfristig vollständigen Verlust von 0,587 ha. Es ist zu überprüfen, ob eine Inanspruchnahme von bestehenden Kompensationsflächen einerseits rechtmäßig ist und ob der sich daraus ergebene Kompensationsflächenbedarf richtig im Verhältnis 1:1 auszugleichen ist (siehe auch Anlage I des LBP S. 14 ff). Die aktuell bestehenden Maßnahmen, die sich aus dem Bebauungsplan 114 (Sukzession: Herausnahme aus der ackerbaulichen Nutzung, Sukzession bis 2015; danach Bienenweide; Herausnahme aus der ackerbaulichen Nutzung) sowie dem Bebauungsplan 108 (Blühstreifen Niedersachsen mehrjährig; Herausnahme aus der ackerbaulichen Nutzung) ergeben, sollen durch den Maßnahmenkomplex 9.1 A ausgeglichen werden.

10. Landschaftspflegerische Maßnahmen: Maßnahme 2.2.VCEF;  
Kollisionsschutz für den Weißstorch

Die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahme stellt sich zu spät ein. Eine dichte Hecke von 3 m Höhe braucht in ihrer Entwicklung zu lange, auch wenn es sich um schnell wachsende Baumarten handelt. Für die Artenzusammensetzung ist eine verbindliche Liste an Baum- und Straucharten erforderlich. Ziel kann nicht der Biototyp HFS sein, Ziel muss eine Strauch-Baumhecke sein (HFM). Kopfweiden sind hier ggf. für das Landschaftsbild angebracht, nicht aber für die zu erzielende Funktion. Sie

brauchen Jahre um sich zu großen Kopfbäumen zu entwickeln und eine aufwändige stetige Pflege. Sie schaffen im Anfangsstadium Lücken, die hier gerade nicht erwünscht sind.

Was sind „temporäre technische Einrichtungen, solange die Gehölze nicht die erforderliche Höhe erreicht haben.“

In Bezug auf die Wirksamkeit der Maßnahme werden Hinweise aufgeführt:

Hinweise zur Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die vorgenannten Zielzustände sicher entwickelt werden können und sich die Funktionsfähigkeit der Maßnahme kurzfristig einstellen wird, ist lediglich eine allgemeine Funktionskontrolle der Maßnahme in Bezug auf die Wirksamkeit für den Weißstorch erforderlich.

Unter Berücksichtigung der landesweiten Bedeutung des Weißstorchlebensraumes sind diese Hinweise nicht ausreichend. Zudem widersprechen sich die Aussagen. Einerseits ist es möglich, dass die Gehölze eine Zeit lang nicht die erforderliche Höhe erreichen, andererseits wird davon ausgegangen, dass die Funktionsfähigkeit der Maßnahme sicher und kurzfristig erreicht wird.

Aussagen zum Schutz und Erhalt des Weißstorchlebensraumes müssen in sämtlichen Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren überarbeitet werden.

#### 11. Landschaftspflegerische Maßnahmen: Kiebitz/ Maßnahmenkomplex 5 ACEF

Die vorgesehene Maßnahme zum Ausgleich von Bodenfunktionen auf der ausgedehnten Fläche wird die angegebenen Ziele erreichen können.

Diese Maßnahme ist jedoch gleichzeitig als Ausgleich für Wiesenbrüter wie z.B. Kiebitz nur theoretisch möglich. Die Fläche liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rand der Achimer Vogelsiedlung. Die Feierabend- und Erholungswege sind stark frequentiert. Für störempfindliche Wiesenbrüter ohne ausreichenden Schutz ist die Kompensationsfläche wenig geeignet und kann abzüglich sämtlicher störanfälligen Randbereiche nur in einem Kern ggf. ihre Funktion erfüllen.

Es ist auch nicht ersichtlich, ob und ggf. welcher Artenbestand auf der Kompensationsfläche bereits vorhanden ist.

#### 12. Landschaftspflegerische Maßnahmen: Star und Gartenrotschwanz; Maßnahmen 6.4 ACEF

Der Gartenrotschwanz wurde u.a. im Detailbereich 3 (S. 14) mit 5 Brutpaaren kartiert. Die Ausgleichsmaßnahme 6.4 ACEF, in Form von Nisthilfen, erfolgt u.a. genau in dem gleichen Gebiet. Ziel der Ausgleichsmaßnahme ist es, eine Ausgleichsfläche für Gartenrotschwänze zu schaffen, die an anderer Stelle

ihren Lebensraum aufgrund des Straßenbaus verlieren. Die vorgeschlagene Maßnahme ist dafür ungeeignet, da sie den Populationsdruck in diesem Gebiet vergrößert und keinen neuen Lebensraum schafft.

#### 13. Landschaftspflegerische Maßnahmen: Maßnahme 10.1ACEF

Die Maßnahme soll (s. S. 94-99) als Ausgleich für den Verlust der Biotoptypen RSZ/RSS§ dienen, die als gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG und §24 NAGBNatSchG beschrieben wurden.

Die Ausgleichsmaßnahme soll in Form der Pflege eines bereits in das Verzeichnis der geschützten Biotope auf dem Gebiet der Stadt Achim im Stadtwald umgesetzt werden. Eigentümer dieser Fläche ist die Stadt Achim. Für Pflege und Erhalt der gesetzlich geschützten Biotope ist prinzipiell der Flächeneigentümer zuständig. Eine Pflege wurde auf dieser Fläche nicht durchgeführt, das erklärt ihren nicht guten Erhaltungszustand. Die Durchführung der erforderlichen Pflege kann nun aber nicht dazu dienen, den Verlust eines anderen gesetzlich geschützten Biotops auszugleichen. Der Verlust des gesetzlich geschützten Biotops im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Straße muss daher ersetzt werden. Voraussetzung dafür ist ein geeigneter Boden im Bereich der Binnendünengebiete in Achim-Uphusen, Bierden oder Baden. Die Fläche muss durch technische Maßnahmen soweit vorbereitet werden, dass der Oberboden aus dem Bereich des gesetzlich geschützten Biotops (fachkundlich begleitet) geborgen und dort ausgebracht werden kann. Für die Pflege und Entwicklung der Ersatzfläche muss ein verbindlicher Plan aufgestellt werden.

#### 14. Darstellung eines NSG

In dem Übersichtslageplan wird ein NSG in Uphusen (Am Triften) nördlich der L158 und südlich der Bahntrasse ausgewiesen. Dieses NSG findet sich jedoch nicht mehr in der Darstellung des LBP.

Die Unterlagen sind entsprechend zu korrigieren.

#### 15. Biotopvernetzung unterbunden

Laut § 21 (6) BNatSchG sind „auf regionaler Ebene insbesondere in von der Landwirtschaft geprägten Landschaften zur Vernetzung von Biotopen erforderliche lineare und punktförmige Elemente, insbesondere Hecken und Feldraine sowie Trittsteinbiotope, zu erhalten und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind, zu schaffen (Biotopvernetzung)“.

Der Eisenbahntunnel in Verlängerung der Straße Auf den Triften und die Autobahnbrücke zum Oyter See sind bestehende Verbindungen der Lebensräume dem FFH Gebiet Sandtrockenrasen, dem bis 1999 als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Achimer Bruch (diese Widmung ist diesem Gebiet mit Hinblick auf die Änderung des damaligen Flächennutzungsplanes kurzerhand entzogen worden) und dem Naturschutzgebiet Oyter See. Wildtiere wie Rehe, Füchse, Dachse, Hasen und Wildschweine nutzen diese Verbindungen für ihre Wanderungen zu den verschiedenen Nahrungsräumen, zu ihren Ruhestätten, Zufluchtsorten etc.. Diese Verbindungen sind zudem für den Erhalt der bestehenden Populationen erforderlich und dienen der Erhaltung der genetischen Vielfalt. Im Zuge des Baues der neuen Planstraße werden sie jedoch zerstört und durch verkehrstaugliche neue Bauwerke ersetzt.

Um der Verkehrssicherungspflicht Genüge zu tun und einen unkontrollier-ten Wechsel des Wildes über die neue Straßenführung zu vermeiden, soll-ten die alten Bauwerke weiterhin nutzbar, d.h. auch erreichbar für das Wild sein oder durch neu anzulegende sinnvoll geführte und gestaltete Bauwerke ersetzt werden.

#### 16. Brutvögel: Wertvolle Bereiche

Große Teile des Gebiets nördlich der Bahntrasse werden als „wertvolle Bereiche (Status offen)“ für Brutvögel geführt (siehe [www.umweltkarten-niedersachsen.de](http://www.umweltkarten-niedersachsen.de)). Diese Information sowie entsprechende Schlussfolgerungen sind in den Dokumenten nicht aufgeführt.

Diese digitale Karte gibt einen Überblick über avifaunistisch wertvolle Bereiche für Brutvögel in Niedersachsen. Als Avifauna wird die Gesamtheit aller in einer Region vorkommenden Vogelarten bezeichnet. Die der Fachbehörde für Naturschutz vorliegenden avifaunistischen Daten werden gebietsbezogen bewertet. Diese Bewertung erfolgt getrennt für Brut- und Gastvögel nach standardisierten Bewertungsverfahren. Es erfolgte die Bewertung von Daten aus dem Zeitraum 2005 bis 2009 an Hand des in Niedersachsen angewendeten Bewertungssystems für Brutvogellebensräume (Bewertungsstufen von "lokale" bis "nationale Bedeutung", vgl. Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 2/2013) auf der Grundlage der Roten Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brut-vögel. Aus den im Rahmen des niedersächsischen Vogelarten-Erfassungsprogramms gemeldeten Daten wurden für die Bewertung eines Gebietes die aktuellsten Daten aus einem Zeitabschnitt von 5 Jahren (je nach Datenlage und Bearbeitungsstand) zur Bewertung herangezogen. Im Rahmen des niedersächsischen Vogelarten-Erfassungsprogramms werden keine landesweit flächendeckenden regelmäßigen Kartierungen durchgeführt, sondern es handelt sich um eine Datensammlung von ehrenamtlichen und z. T. beauftragten Bestandserfassungen. Für nicht abgegrenzte Bereiche liegen keine oder nicht ausreichende Brutvogel-Bestandszahlen vor, so dass keine

Einstufung erfolgen konnte. Dies bedeutet jedoch nicht, dass diese Bereiche ohne Bedeutung für die Brutvogelfauna sind! Für Gebiete mit dem Attribut „Status offen“ liegen ebenso keine oder nicht ausreichende Bestandszahlen vor, so dass keine Einstufung erfolgen konnte. Dies besagt aber auch in diesem Fall nicht, dass die Bereiche keine avifaunistische Bedeutung haben. Die Europäischen Vogelschutzgebiete erhalten bei der Bewertung der Brutvögel einen gesonderten Wert (EU-VSG). Für ausgewählte Arten erfolgte eine Sonderbewertung entsprechend des aktualisierten Bewertungsverfahrens. Gebiete mit dem Hinweis „siehe Bewertung 2006“ wurden in der Bewertung 2010 mit „Status offen“ klassifiziert, da i. d. R. seit 2005 keine Daten vorlagen. Es ist zu beachten, dass nur die zum Zeitpunkt der Bewertung vorliegenden Daten ausgewertet werden können und die Einstufung stark von der jeweiligen Datenlage eines Gebietes abhängt. Die Aktualisierung der landesweiten Bewertung erfolgt in größeren zeitlichen Abständen, so dass ggf. bereits für Teilbereiche aktuellere Daten noch nicht eingeflossen sein könnten. Die Geometrien sind auf Basis der TK 1:50.000 aussagekräftig.

Wir fordern daher eine Einbeziehung der Daten über wertvolle Bereiche für Brutvögel und eine Neubewertung.

#### 17. Parallele Auslegung der Planungsunterlagen im Bundesland Bremen

Die Stadt Achim hat beim Landkreis Verden für das o.g. Bauverfahren die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 38 NStrG beantragt. In § 38 (4) Pkt. 2 heißt es dazu „der Plan ist in den Gemeinden, deren Gebiet von der Planung berührt wird, zwei Wochen zur Einsicht auszulegen.“

Von der Planung ist neben der Stadt Achim auch die Stadt Bremen berührt. So wird für den Umbau der „Theodor-Barth-Straße“ ab Landesgrenze mit Anschluss an die „Thalenhorststraße“ und für den Umbau der „Malthusstraße“ mit Anschluss an die „Thalenhorststraße“ Bremen als Vorhabensträger benannt (Erläuterungsbericht S. 5).

Weiterhin führt der Erläuterungsbericht auf S. 41 aus, dass die Nutzungsänderungen auf dem Gebiet der Stadt Bremen in einem parallelen Bauleitplanverfahren der Stadt Bremen getragen werden sollen.

Eine öffentliche Auslegung inkl. Bekanntmachung im Amtsblatt hat in Bremen bis dato nicht stattgefunden.

Wir halten es für fragwürdig, ob es zulässig ist, das Gesamtprojekt, das über die Landesgrenze Bremen/ Niedersachsen verläuft, auf ein Planfeststellungsverfahren und ein Bauleitplanverfahren runter zu brechen. Es wäre sinnvoll ein länderübergreifendes Verfahren zu wählen.

Insbesondere da die Wirkdistanzen des Ausbaus der „Theodor-Barth-Straße“ auf dem Gebiet der Gemeinde Achim auch auf den Bereich der Stadt Bremen ausstrahlen (siehe Karte 19.1. Landschaftspflegerischer Begleitplan). Nach dem jetzigen Ansatz erhalten die Betroffenen auf dem Gebiet der Gemeinde keine Gelegenheit hierzu Stellung zu nehmen. Das angestrebte Bauleitplanverfahren der Stadt Bremen würde sich nur auf die

Baumaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Bremen beziehen. Hier liegt offensichtlich ein Verfahrensfehler vor.

Wir erachten daher eine Überprüfung und ggf. Änderung des Beteiligungsverfahrens für erforderlich.

#### 18. Aufheizung/ Wärmespeicherung im Rahmen der Versiegelung

Im UVP Bericht (S. 63 ff) wird ausgeführt, dass „die durch das Vorhaben betroffenen Bereiche ... keine besonderen Qualitäten für klimatisch-lufthygienische Regeneration aufweisen“. Es fehlt jedoch eine Aussage zu den Auswirkungen, die sich durch die Aufheizung/ Wärmespeicherung der versiegelten Flächen ergeben. Es ist hinlänglich bekannt, dass sich in den Sommermonaten versiegelte Flächen stärker erhitzen mit nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit insbesondere von älteren Menschen. Die Anwohner in den Gemeinden Bierden und Uphusen werden insbesondere vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung einer noch höheren Wärmebelastung ausgesetzt sein zumal es sich bei diesem Gebiet um ein Kaltluftentstehungsgebiet handelt Gleichwohl wirkt sich der erhöhte Wärmeeintrag/ Speicherung der versiegelten Flächen auf den Wasserhaushalt der angrenzenden Böden sowie in der Folge auf die Tier- und Pflanzenwelt, die einem erhöhten Hitzestress ausgesetzt sind.

Wir fordern daher die Auswirkungen der Flächenversiegelung auf die lokalen Temperaturverhältnisse mit zu betrachten.

#### 19. Verkehrsuntersuchung: Belastbarkeit der Zählraten

Der „Status-Quo-Fall 2015“, der im Gutachten als Referenzfall für die Ermittlung von Verkehrsmengenänderungen dient, basiert auf dem „Bremer Verkehrsmodell“ aus der Analyse von 2010/2011. Zur Feinjustierung des Bremer Verkehrsmodells innerhalb des Untersuchungsraumes für den Zeithorizont 2015 werden aktuelle lokale Zählraten von der Stadt Bremen bzw. der Stadt Achim herangezogen (Verkehrsgutachten S.7). Fußnote 6 verweist als Quellenangabe darauf, dass die Erhebung der Knotenstrombelastungen im Untersuchungsraum durch die PGT Umwelt und Verkehr GmbH erfolgte. Es ist keine Angabe vorhanden, wann die lokalen Zählraten erhoben wurden. Somit bleibt unklar welcher Zählratenstand dem Gutachten insgesamt zugrunde liegt.

#### 20. Verkehrsuntersuchung: Corona bedingte Veränderungen

Im Jahr 2020 ist eine weltweite Coronapandemie (SARS-CoV-2) ausgebrochen, die die Lebensgewohnheiten der Menschen grundlegend

verändert hat. Zum heutigen Zeitpunkt ist völlig unklar, wie lange diese Pandemie anhalten wird und welche dauerhaften Veränderungen in den Lebensgewohnheiten hieraus resultieren werden. Für die Prognose zukünftiger Verkehrsbelastungen sind mindestens zwei aktuelle Entwicklungen relevant:

- Bedingt durch das hohe Ansteckungsrisiko haben viele Unternehmen ihre Mitarbeiter ins „Homeoffice“ ausgelagert. Je länger die Pandemie andauern wird, desto weniger wird sich diese Verlagerung zukünftig wieder umkehren, zumal sie erhebliche finanzielle Einsparpotentiale für die Unternehmen aufgrund des geringeren Bedarfs an Büroflächen bedeutet. Hieraus resultiert eine Reduktion der Berufspendlerströme.

- Das Einkaufsverhalten verändert sich rasant. Pandemie bedingt beschleunigt sich die Verlagerung vom stationären zum Onlinehandel. Im Verkehrsgutachten werden die Verkehrszuwächse unter anderem mit der Expansion bzw. der Neuansiedlung von Händlern im Bereich der Hans-Bredow-Straße begründet (Verkehrsgutachten S.54). Ob es hier überhaupt zur weiteren Ansiedlung von Einzelhandel und einer daraus resultierenden Zunahme von „Einkaufsverkehr“ kommen wird, ist vor dem Hintergrund der o.g. Veränderung fraglich.

Das Verkehrsgutachten wurde im Jahr 2019 erstellt, die Belastungvalidierungen wurden bereits im Herbst 2017 auf Basis noch älterer Datenerhebungen durchgeführt (Verkehrsgutachten S.7).

Wir fordern Pandemie bedingte Veränderungen zu berücksichtigen da sie voraussichtlich die tatsächliche Verkehrsmengenentwicklung maßgeblich beeinflussen.

## 21. Verkehrsuntersuchung: Größe des Gewerbegebietes

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens wurde das Gewerbegebiet „Achim-West“ mit einer Fläche von ca. 75 ha geplant. Alle im Gutachten berücksichtigten Verkehre, die von den Neuansiedlungen im Gewerbegebiet ausgehen, sind entsprechend bemessen. Aufgrund der stetigen Verteuerung von Baumaßnahmen lässt sich das Projekt „Achim-West“ mittlerweile durch die Erschließung von „nur“ 75 ha Gewerbegebiet nicht mehr refinanzieren. Daher sollen nun 90ha Gewerbefläche entstehen. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2019 ein aktualisiertes Wirtschaftlichkeitsgutachten durch die Fa. Prognos erstellt. Während im Verkehrsgutachten von einer maximalen Beschäftigtenzahl von 4.000 bei vollständiger Belegung des Gewerbegebietes ausgegangen wird, wird im aktualisierten Prognos-Gutachten aufgrund der flächenmäßigen Vergrößerung eine Maximalzahl von 4.300 Beschäftigten genannt (Prognos-Gutachten Oktober 2019 S.13). Die Verkehrsuntersuchung prognostiziert beim Planfall 1.1 (2.650 Beschäftigte) rund 6.000 Kfz pro Tag und beim Planfall 1.2 (4000 Beschäftigte) rund 9.000 Kfz pro Tag jeweils als Summe aus Ziel und Quellverkehr (Verkehrsuntersuchung S.54). Die Belastung der

umgebenden Straßen durch zusätzlich vom Gewerbegebiet induzierten Verkehr steigt also durch die Vergrößerung noch weiter an, als in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt.

Die im Verkehrsgutachten genannten Belastungen, insbesondere des Ortsteils Bierden, sind daher nicht valide.

## 22. Verkehrsuntersuchung: Variantenvergleich

Um die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Entwicklungsvarianten des zukünftigen Gewerbegebiets „Achim-West“ sowie der damit verbundenen Erschließungsmaßnahmen zu ermitteln werden im Verkehrsgutachten vier „Planfälle“ entwickelt (Verkehrsuntersuchung S.11-12).

Alle vier Planfälle beinhalten folgende Aspekte:

- Bau der neue BAB Anschlussstelle Achim-West an der A 27
- Bau der Zubringerstraße in Verlängerung der Theodor-Barth-Straße
- Bau der Brücke über die BAB A 1
- Bau der Trogstrecke Schiene
- Bau der Anbindung der Planstraße an die L 158

Planfall 1.1 betrachtet eine Besiedlung des Gewerbegebietes Achim-West mit ca. 2.650 Beschäftigten.

Im Planfall 1.2 wird von einer Besiedlung des Gewerbegebietes Achim-West mit ca. 4.000 Beschäftigten ausgegangen.

Der Planfall 2 geht wiederum von einer Besiedlung des Gewerbegebietes mit ca. 2.650 Beschäftigten aus. Ergänzend werden hier „Maßnahmen zur Belastungsreduktion im Zuge der Uphuser Heerstraße“ betrachtet.

Planfall 3 entspricht Planfall 2, wird allerdings um den 8-streifigen Ausbau der BAB A1 ergänzt.

Obwohl das primäre und ursprüngliche Ziel der Maßnahmen eine Entlastung der „innerörtlichen Verkehrsverhältnisse“ Achims insbesondere des OT Uphusens ist (Erläuterungsbericht S.12), wird kein Planfall berücksichtigt der ohne eine Realisierung des Gewerbegebietes „Achim-West“ auskommt. Das Gewerbegebiet erzeugt aber in jedem betrachteten Planfall zusätzlichen motorisierten Individualverkehr anstatt ihn zu reduzieren.

Es wäre daher eine weitere Variante zu prüfen, die ausschließlich auf eine stärkere Nutzung des ÖPNV, des Fahrrads sowie die intermodale Verkehrsmittelnutzung (P+R) abstellt. Eine Realisierung des Gewerbegebiets könnte so entfallen, zusätzliches Verkehrsvolumen würde vermieden. Mit dem bereits in der Planung befindlichen Fahrradschnellweg zwischen Achim und Bremen sowie der geplanten Mobilitätsstation am Achimer Bahnhof sind bereits die ersten Grundlagen für eine solche Variante geschaffen worden.

### 23. Verkehrsuntersuchung: Innerstädtische Verkehrsbelastung

Bei allen vier betrachteten Planfällen wird das Gesamtverkehrsaufkommen durch die Erschließung des Gewerbegebiets „Achim-West“ signifikant erhöht. Je mehr das Gewerbegebiet besiedelt wird desto mehr zusätzlicher Verkehr wird induziert (Verkehrsuntersuchung S.54). Die Entlastungswirkung für den Ortsteil Uphusen wird durch eine deutlich stärkere Verkehrsbelastung im Bereich des Ortsteils Bierden erkaufte. Im Bereich der BAB A1 Anschlussstelle Up-husen wurden Änderungen an der bestehenden Verkehrsführung „wegen der als erforderlich angenommenen Eingriffe in die Bausubstanz im Zuge der „Mahndorfer / Uphuser Heerstraße“ als praktisch nicht durchsetzbar angesehen“(Erläuterungsbericht S.9). Durch die massive Verkehrszunahme auf der L158 im Bereich Bierden, die in allen Planfällen vorhanden ist, wird hier ein neues bauliches „Nadelöhr“ entstehen. Der Problembereich wird gewissermaßen nur räumlich von Uphusen nach Bierden verlagert.

Eine nachhaltige Lösung der Problematik kann aus unserer Sicht nur durch eine Reduzierung der Menge des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden.

### 24. Erläuterungsbericht: Anlass der Planung; Raumordnung

In Kap. 2.4.1 des Erläuterungsberichtes wird wiederholt ausgeführt, dass das Vorhaben u.a. eine Erschließungsfunktion verfolgt, hier auch mit Verweis auf das noch zu entwickelnde Gewerbegebiet Achim West, welches den fachplanerischen Erwägungen zudem als vorgegebener Faktor zugrunde gelegt werden darf aufgrund einer verbindlichen planerischen Entscheidung. Dazu ist Folgendes anzumerken:

An dieser Stelle ist eindeutig erkennbar, dieser Kritikpunkt lässt sich auch auf andere Kapitel des Erläuterungsberichtes anwenden, dass das eingeleitete Planfeststellungsverfahren vor dem Hintergrund seiner Konzentrationswirkung nur ausgewählte Teile dieser raumbedeutsamen Infrastrukturmaßnahme aufgreift (Planstraße mit Verbindungsfunktion und Anschlussbauwerken).

Demzufolge ist das Verfahren mit Bezug auf den Rahmenplan -im Vordergrund steht ein neues Gewerbegebiet Achim-West- erneut und voll umfänglich einzuleiten, um allen Sachverhalten in der Bewertung und Abwägung gerecht zu werden.

Die Aussage, dass das Gewerbegebiet Achim-West durch eine verbindliche planerische Entscheidung festgelegt ist mit Verweis auf das RROP (2016) als auch den Flächennutzungsplan der Stadt, ist vom Grundsatz her falsch. RROP müssen aktuell gehalten und problembezogen geändert werden, sofern sich

wesentliche Rahmenbedingungen und Nutzungsansprüche ändern. Mit Verweis auf die aktuelle politische Debatte (Klimawandel und seine Auswirkungen) und der gesamtgesellschaftlichen Aufgabe des bewussten Umgangs mit Ressourcen (= geänderte Rahmenbedingungen) ist die geplante Flächeninanspruchnahme nicht nachhaltig und somit nicht planrechtfertigend. Zudem befindet sich die Neuaufstellung des FNP immer noch im Verfahren. Der alte FNP stammt aus dem Jahr 1999.

## 25. Bodenfunktion; Schutzgut Boden

Bezug nehmend auf den Erläuterungsbericht (hier insbesondere Kap. 2.5, 2.6, 3.3.5.1, 4.4.2, 4.11 und 4.12.2) sowie das Bodenschutzkonzept (hier insbesondere Kap. 1, 4.4, 4.5, 6., 8.4.5, 8.4.6.1, 8.4.6.2 und 8.6) und mit Verweis auf das Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG u.a. §§ 1, 4 und 7), die Bodenschutzverordnung (BodSchV u.a. §12), das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG u.a. § 13 + 14), die DIN 18915, 19639 und 19731 sowie den Grundsätzen des RROP (im weiteren Sinne das Raumordnungsgesetz ROG) ist folgendes anzumerken:

Für die Planstraße (sowie die geplanten zukünftigen Gewerbeflächen) würden im Wesentlichen zur Zeit landwirtschaftlich genutzte Flächen und Grünland auf heterogenen Böden mit zum Teil hoher Schutzwürdigkeit und kulturhistorischer Bedeutung unwiederbringlich zerstört werden (z.B. „Mittleres Erdniedermoor“ und „Mittlerer Plaggenesch“). Das Vorhaben soll durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, heruntergebrochen auf eine verbesserte verkehrliche Leistungsfähigkeit und Entlastung infolge der Planstraße, gerechtfertigt sein. Diese Rechtfertigung geht mit der Verletzung zentraler Grundsätze des RROP für eine nachhaltige Raumentwicklung (§2 Abs. 2 Nr. 2 Satz 5 ROG) und somit einem ebenfalls hohen öffentlichen Interesse einher.

Der Erhalt und der Schutz der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft, in diesem Kontext ein nachhaltiger Umgang mit dem Schutzgut Boden, als zentraler Lebensgrundlage, ist höher einzustufen als die verkehrsentlastende Wirkung der Planstraße.

Ebenso ist festzuhalten, dass keine Ersatzflächen für agrarwirtschaftliche Nutzung vorhanden sind. Zudem ist hinsichtlich der geplanten Kompensation auf die erhöhte Schutzwürdigkeit agrarstruktureller Belange nach §§14,15 BNatSCHG (Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen) hinzuweisen.

Der Vermeidungsgrundsatz im Sinne des BBodSchG ist aufgrund der Trassenführung und ihrer Anschlussbauwerke sowie den geplanten Arbeitskorridoren (Baufeld bis zu 50 m breit) in dieser Planung nicht zu erkennen. Die geplanten Massenbewegungen (~ 250.000 m<sup>3</sup>), einschließlich deren Zwischenlagerung sind ein eindeutiges Indiz dafür. Dieses Zuwiderhandeln wird vor allem deutlich angesichts der enormen Mengen an

sog. Überschussboden, welcher einer anderen „Verwertung“ oder Entsorgung zugeführt werden muss (~ 115.000 m<sup>3</sup>, darunter fast 37.000 m<sup>3</sup> Torf als effektivem CO<sub>2</sub>-Speicher). Darüber hinaus wird es in größeren Bereichen zum Teil zu schwerwiegenden oder unumkehrbaren Störungen der natürlichen Puffer-, Speicher- und Reglerfunktionen durch massive Verdichtung kommen.

Erforderliche Grundwasserhaltungsmaßnahmen oder Absenkungen werden ggf. weitere Auswirkungen auf angrenzende Bereiche (u.U. außerhalb des Plangebietes) und deren Funktions- bzw. Leistungsfähigkeit haben, einhergehend mit der Initiierung von etwaigen Setzungen und ggf. von Stoffumwandlungsprozessen (Torf > CO<sub>2</sub> Freisetzung).

Zu den großflächig geplanten Bereichen für die Zwischenlagerung und die erforderliche Art der Ausführung ist anzumerken (hier: Wasserdurchlässigkeit), dass es aufgrund der Baugrundverhältnisse unausweichlich sein wird (geringe Tragfähigkeit, hohe Grundwasserstände), besondere Maßnahmen zu ergreifen um großflächige Setzungen und somit die Ansammlung von Stauwasser zu vermeiden. Ggf. müssen die Erdmieten in der Höhe reduziert werden was unweigerlich zu mehr Flächenbedarf führt!

Aufgrund der zahlreichen vermeidbaren negativen Auswirkungen ist das Vorhaben nicht planrechtfertigend!

26. Baugrundverhältnisse; Baugrundrisiko; Entwässerung; Wasserhaltung; Kostenrisiko

Im Vorfeld des Verfahrens wurden Bodeninformationen zusammengetragen, Zum einen über Kartenmaterial, zum anderen über Sondierungen (hier: Rammkernsondierungen). Vor diesem Hintergrund ist grundsätzlich anzumerken, dass die durchgeführten Sondierungen eine Bodenansprache ermöglichen ggf. mit Rückschlüssen auf mögliche Eigenschaften der vorgefundenen Bodentypen, für eine geotechnische Beurteilung (u.a. auch Lagerungsdichte) aber nicht ausreichend sind. Die Einschätzung des Baugrundrisikos anhand von Bodenkennwerten hinsichtlich der Gründung (Straßenaufbau, allg. Bauweisen, erforderliche Bodenverbesserung, Bodenaustausch o.ä.) ist derzeit nicht möglich.

Somit ist eine verlässliche Aussage zu Baukosten nicht möglich und ein hohes Kostenrisiko zu erwarten.

Für eine geotechnische Beurteilung müssten Rammsondierungen durchgeführt werden und darüber hinaus Laboranalysen von Bodenproben. Das Raster der Sondierungen ist zu grobmaschig. Zudem liegen etliche Sondierungen außerhalb der geplanten Trassenführung und sind somit für eine Einschätzung nicht repräsentativ. Um das Baugrundrisiko zu minimieren und die lokalen Gegebenheiten exakt darstellen zu können, muss das Sondierungs raster darüber hinaus verkleinert werden (erfahrungsgemäß 50 m). Dies führt unweigerlich zu weiteren Kosten, ist aber unerlässlich. Erst vor

diesem Hintergrund können auch die erforderlichen Bodenbewegungen/Aushubmengen (s.o.) genau quantifiziert und entsprechende Lagerkapazitäten ermittelt werden.

Es ist davon auszugehen, dass umfangreichere Bodenbewegungen in die Massenkalkulation einzubinden und zudem bei der Bewertung des Eingriffes zu berücksichtigen sind.

Die veranschlagten Kosten für den Straßenbau und der Anschlussbauwerke werden aller Voraussicht nach deutlich höher ausfallen. Das Bodenschutzkonzept ist diesbezüglich über alle Zweifel erhaben und eindeutig. Aufgrund der Beschaffenheit des Baugrundes sind sowohl für die Planstraße (Trasse) als auch die (Ingenieur-) Bauwerke umfangreiche Maßnahmen zu erwarten: Baugrundverbesserungen, u.U. Bodenaustausch bzw. komplexe Bauwerksgründung (ggf. Spezialtiefgründungen).

Eine Kostensicherheit ist demzufolge absolut nicht gegeben.

Basierend auf den bis dato erfolgten Baugrunduntersuchungen und Beschreibungen ist davon auszugehen, dass der Baugrund das Mindestverformungsmodul von 45 MN/m<sup>2</sup> (Planum) als Maßgabe für die Planstraße nicht vorweisen wird.

Es besteht ein erhebliches Baugrundrisiko.

Weitreichende Bodenverbesserungen, ggf. zusätzlicher, großflächiger Bodenaustausch können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden und somit gravierende Kostensteigerungen nach sich ziehen.

Entlang der Trasse/Planstraße sowie im Bereich des Zubringers soll das Niederschlagswasser über zentrale Versickerungsmulden mit einer Breite von 2,50 m und einer Tiefe von 0,45 m entwässert werden. Da im Gebiet zum Teil großflächig nicht versickerungsfähiger Auelehm oberflächennah ansteht und zudem das Grundwasser teilweise 0,60 m unter GOK anzutreffen ist, erscheint das Entwässerungskonzept Versickerung und somit Beitrag zur Grundwasserneubildung nicht schlüssig und nicht umsetzbar.

Im Gutachten werden erhebliche Beeinträchtigungen der Böden und ihrer Puffer-, Speicher- und Reglerfunktionen in einem Umfang von ca. 19,95 ha summiert. Es resultiert ein Kompensationsbedarf für das Schutzgut Boden von rund 13,56 ha. Wie erklärt sich die Differenz (Kompensation)? Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen 5.1 ACEF, 6.2 ACEF sowie 7.1 A sind nicht geeignet, um der großflächigen und zusammenhängenden Zerstörung/Schadeinwirkung gerecht zu werden.

Die Maßnahme ist mit Bezug auf die beschriebenen vermeidbaren negativen Auswirkungen nicht planrechtfertigend zudem besteht ein beträchtliches Kostenrisiko.