



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

Landkreis Verden
Lindhooper Str. 67

27283 Verden (Aller)

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren A 27 - Neubau der Anschlussstelle Achim-West 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, 09.01.2021

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 Vermächnisse an den NABU sind steuerbefreit.



Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren A 27 - Neubau der Anschlussstelle Achim-West im Rahmen des „Zukunftsprojekts Achim-West“

Das Maßnahmenblatt 1 im Dokument „AS_Achim-West_Ma_nahmen_1_1.000_Blatt1.pdf“ lässt sich nicht von der im Amtsblatt aufgeführten Internetseite downloaden. Dieses Dokument zeigt stattdessen das Maßnahmenblatt 3.

Das Dokument „19.1.6_AS_Achim-West_Aktualisierungsprüfung.pdf“ enthält auf Seite 19 einen unvollständigen Bildnachweis. Die Argumentation der Aktualisierungsprüfung kann deshalb vom Leser nicht nachvollzogen werden.

Eine vollständige Einsichtnahme in die Unterlagen ist daher nicht möglich. Das Offenlageverfahren ist somit fehlerhaft.

Wir erachten daher eine erneute Offenlage für erforderlich.

2. Aktualisierungsprüfung

Die maßgebliche faunistische Untersuchung im Zuge des „Neubaus der Anschlussstelle Achim-West“ datiert aus den Jahren 2014 und 2015. Die Daten werden zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses älter als 5 Jahre sein und den Sachverhalt deshalb nicht mehr aktuell darstellen. (siehe dazu folgende Urteile: BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011 – 4 B 77/09 – juris Rn. 66, Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 21.08.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 632).

Anstatt, wie in Genehmigungsverfahren üblich, die veraltete Untersuchung zu aktualisieren, gehen die Gutachter PGG hier eine unzulässige Abkürzung, indem sie statt einer Nachkartierung einen Biotoptypenvergleich zwischen dem Zeitpunkt der Kartierung (2014/2015) und dem Untersuchungsjahr der aktuellen Biotoptypenkartierung 2017 vornehmen. Dieses Verfahren weist aus folgenden Gründen starke methodische Mängel auf und ist daher unzulässig:

- Der Rückschluss einer Biotoptypenveränderung auf das Artenvorkommen ist methodisch nicht schlüssig. So ist auch bei unveränderten Biotopen eine positive Veränderung des Artenvorkommens durch Neuansiedlungen

möglich, wenn das Biotop bereits zum Zeitpunkt der ersten Kartierung als Habitat grundsätzlich geeignet war.

- In dem Jahr der faunistischen Untersuchungen (2014/2015) fand keine Biotoptypenkartierung statt, sondern bereits im Jahr 2008. Somit ist ein direkter Vergleich nicht sinnvoll möglich. Um diesen Fehler zu beseitigen, bedienen sich die Gutachter einer Auswertung von Luftbildern aus den Jahren 2008, 2012 und 2015. Es liegt für das Jahr 2014 kein Luftbild vor. 2014 ist jedoch das Jahr, in dem fast sämtliche Arten erfasst wurden. Lediglich die Gastvögel wurden noch bis März 2015 erfasst.

- Selbst wenn man unterstellt, dass durch einen Vergleich der Biotoptypen auf den Artenbestand Rückschlüsse gezogen werden können, so wird das Bezugsjahr 2017 immer noch keine Aussage über den Artenbestand von heute, sprich dem Jahr 2020 geben.

- Die Umwandlung von Acker zu Ruderalfluren (S. 20ff) erfolgt in den Jahren 2005 bis 2016 mit einem Schwerpunkt im Jahr 2014. Das Gutachten bewertet diese Veränderung als gering, da die „ackerbauliche Nutzungsaufgabe und Umwandlung/Entwicklung der Flächen bereits vor den faunistischen Kartierungen 2014/2015 stattfand“. Hierbei wird außer Acht gelassen, dass sich die Entwicklung von Habitaten über viele Jahre hinzieht und somit auch erst deutlich nach der Kartierung 2014 eine ausreichende Qualität für die Besiedlung durch ein anderes, höherwertiges Artenspektrum erreicht wird.

Aufgrund der oben angeführten methodischen Mängel ist keine belastbare Aussage zum aktuellen Arteninventar möglich. Wir fordern daher eine vollständige Nachkartierung des gesamten Untersuchungsraums.

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 bspw. 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: Artsspezifisch geeignete Kartiermethoden (Methodensteckbriefe).

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 bspw. 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 (Faunistisches Gutachten 2015, 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.

Hier wurden sonnenliebende Reptilien ausschließlich an einer sonnenarmen Nordböschung vermutet. Man hätte unbedingt die Südböschung und weitere der Sonne zugewandte Areale wie z.B. die Rampen der alten Autobahnbrücke hinzuziehen müssen.

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. Wird das vorhandene Nahrungsangebot durch Überbauung oder Versiegelung der naturnahen Areale immer weiter verkleinert, ist irgendwann der Erhalt der Population nicht mehr gesichert. 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.

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 werden (Windenergiekonzept Gebietsblätter, S. 10).

Das Gutachten ist hier mangelhaft und daher 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 „der auffälligste Aspekt ... die Funktion als Rast- und Nahrungsgebiet für größere Saatkrähentrupps“ ist (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 den Brutvögeln: „Nahrungshabitat: Weißstorch (max. 4, 2 Termine), Mäusebussard, Turmfalke, Sperber, Saatkrähen (Kolonie u. a. am Bremer Kreuz)“. Diese Feststellung steht im Gegensatz zu der Aussage im LBP (Unterlage 19.1.1, S. 16), wo die Saatkrähe keine Erwähnung bei den Brutvögeln, sondern lediglich bei den Gastvogelarten findet.

Eine Zerschneidung des Lebensraums würde dazu führen, dass die Saatkrähenkolonien auf andere Teile der Stadt ausweichen würden. Dadurch würde der Konflikt (Anwohner fühlen sich durch die zahlenmäßig großen Saatkrähenkolonien durch Lärm und Kot beeinträchtigt) weiter verschärft. 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 des Neubaus der Anschlussstelle A 27 auf die Saatkrähenkolonie.

6. Faunistisches Gutachten: Gänse

In dem faunistischen Gutachten wurden ebenso keine Beobachtungen aus folgenden Quellen erfasst und bewertet. So liegen für das Gebiet auf der Plattform des Dachverbands Deutscher Avifaunisten e.V. (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.

7. Landschaftspflegerischer Begleitplan: Brutvögel

Im Rahmen der vertieften Raumanalyse für den Kiebitz wird im LBP ausgeführt: Die „resultierende Beeinträchtigung ist im Zusammenhang mit den technischen Merkmalen des Vorhabens ‚Neubau einer Planstraße zwischen Bremen und Achim‘ zu betrachten. Der Neubau einer Planstraße inklusive Zubringer führt für das hier betrachtete Kiebitzrevier bereits zu einer Abnahme der Habitatsignung um 100 %. Dies wird in der Maßnahmenplanung zum ‚Neubau der Planstraße zwischen Bremen und Achim‘ entsprechend berücksichtigt“ (S. 45). Die entsprechende Maßnahme ist die CEF Maßnahme 5.2 ACEF (Entwicklung von artenreichem, feuchtem und offenem Extensivgrünland), die sich westlich der „Vogelsiedlung“ befindet und durch Spaziergänger mit Hund sowie Fahrradfahrern häufig frequentiert wird. „Bei erhöhten Störungen durch Rad- und Fußgängerverkehr ist für den Kiebitz daher von einer Effektdistanz von 400 m auszugehen“ (BMVI 2010 und LBW S. 45).

Demzufolge ist die CEF Maßnahme 5.2. ACEF aus dem Vorhaben „Neubau einer Planstraße zwischen Bremen und Achim“ ungeeignet, so dass in der Folge in diesem Vorhaben eine Betroffenheit besteht und eine Ersatzmaßnahme erforderlich ist.

Bezüglich der Goldammer und der Gartengrasmücke wird im LBP folgende Aussage getroffen:

„Unter der Voraussetzung der genannten Effektdistanz und der Habitatsignungsabnahme ergibt sich in der Standard-Prognose gem. BMVI (2010) theoretisch/rechnerisch in einer absoluten worst-case-Betrachtung eine störungsbedingte Beeinträchtigung von sieben Brutpaaren der Gartengrasmücke (7 x 100 % Habitatsignungsabnahme) und sechs Brutpaaren der Goldammer (6 x 100 % Habitatsignungsabnahme).“

Weiter heißt es:

„In einer absoluten worst-case-Betrachtung wurde bereits im Zusammenhang mit dem ‚Neubau der Planstraße zwischen Bremen und Achim‘ von einer graduellen Habitatsignungsabnahme durch betriebsbedingte Beeinträchtigungen in der für die Arten kritischen Effektdistanz ausgegangen. Eingegangen in die worst-case-Betrachtung sind sämtliche in den Detailbereichen und im flächigen Untersuchungsgebiet festgestellten Reviere. Der Ausgleichsbedarf ist über geeignete Maßnahmen im Verfahren des ‚Neubaus einer Planstraße zwischen Bremen und Achim‘ geplant und berücksichtigt.“ (S. 47)

Ein Vergleich mit dem LBP des Verfahrens „Neubau einer Planstraße zwischen Bremen und Achim“ zeigt jedoch, dass die Bewertung dort anders ausfällt (LBP, S. 45, Tabelle 18):

Gartengrasmücke: $7 \times 20 \% = 2$ Brutpaare

Goldammer: $7 \times 20 \% = 2$ Brutpaare

Die Kompensation im Verfahren „Neubau einer Planstraße zwischen Bremen und Achim“ fällt somit deutlich geringer aus, als in dem Verfahren der AS Achim-West gefordert wird.

8. Brutvögel: Wertvolle Bereiche

Große Teile des Gebiets nördlich der Bahntrasse werden als „wertvolle Bereiche (Status offen)“ für Brutvögel geführt (siehe 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 Brutvögel. 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.

9. UVP: Brutvogelreviere

Es wird die Behauptung aufgestellt, dass durch den Bau der AS „keine direkte Flächeninanspruchnahme von Brutvogelrevieren“ erfolgt. Da „die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit stattfindet, kann die Brutvogelfauna die Brutplatzsuche auf die Veränderung im Raum anpassen.“ (UVP, S. 59) Aus der bildlichen Darstellung des Detailbereiches 2 geht eindeutig hervor, dass es 3 Brutplatzreviere im Bereich der geplanten AS der Deutschland weit stark bedrohten Feldlerche gibt (Faunistisches Gutachten, S. 9).

Außerdem befindet sich laut dieser Darstellung ein Bruthabitat der mittlerweile ebenso stark bedrohten Nachtigall in unmittelbarer Nähe der alten Autobahnbrücke.

Die Feldlerche betreffend, gibt es im Achimer Bruch insgesamt 13 Brutpaare, d.h. es gibt eine gewisse Revierdichte.

Es ist davon auszugehen, dass die Brutpaare in direkter Nähe zur geplanten AS nicht unbedingt ortsnah neue Reviere besetzen können. Hier ist also mit einer Verdrängung von gefährdeten Brutvögeln zu rechnen.

Im Detailbereich 2 zwischen Bremer Kreuz und der geplanten AS leben 24 verschiedene Vogelarten. Die Anzahl darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass mittlerweile fast alle dieser Vogelarten auf der Roten Liste oder auf der Vorwarnstufe stehen.

Auch hier ist davon auszugehen, dass durch die lang währende Baumaßnahme ein Stück Lebensraum verloren gehen wird. Der jetzige Bestand wird Einbußen erleiden.

10. Biologische Vielfalt/Biotopvernetzung (19.1.1 LPB, S. 21)

Die alte Autobahnbrücke zum Oyter See verbindet das Landschaftsschutzgebiet Oyter See mit dem Achimer Bruch, bis 1999 ebenfalls ein Landschaftsschutzgebiet (diese Widmung ist diesem Gebiet mit Hinblick auf die Änderung des damaligen Flächennutzungsplanes kurzerhand entzogen worden).

Wildtiere wie Rehe, Füchse, Dachse, Hasen, Wildschweine und Amphibien nutzen diese seit Jahrzehnten bestehende Verbindung für ihre Wanderungen zu den verschiedenen Nahrungsräumen, zu ihren Ruhestätten und Zufluchtsorten. Das Gelände um den Oyter See bietet Schutz für die Aufzucht des Nachwuchses und Deckung in der Winterzeit.

Diese Brücke dient der Verbindung von Lebensräumen, ist für den Erhalt der Populationen und der genetischen Vielfalt überlebenswichtig.

Um der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen und einen unkontrollierten Wechsel des Wildes über die neue, vom Verkehr sicher stark frequentierte Brücke des geplanten Autobahnanschlusses Achim-West zu vermeiden, sollte die alte Autobahnbrücke erhalten bleiben. Es ist nicht davon auszugehen, dass das Wild die geplante Unterführung im Verlauf des Achimer Laufgrabens nutzen wird. Die Ausmaße der geplanten Unterführung sind im Verhältnis zur Länge zu klein und der entstehende Tunnel wird unheimlich auf die Tiere wirken. Es kann Jahre dauern, bis sich diese Wildtiere an eine tunnelartige Unterführung gewöhnen.

Wenn solch eine Maßnahme Erfolg haben soll, müsste eine Wild taugliche Zuwegung z. B. eine Apfelallee vom Oyter See zu besagtem Tunnel führen und das Gelände auf der anderen Seite der Autobahn müsste naturnah großflächig aufgewertet werden, z. B. mit einem eher flächig gestalteten Laufgraben, mit einem Erlenbruch, mit einer größeren Wildäsungsfläche etc. Es müsste sich schon lohnen für das Wild, sich durch solch eine Unterführung zu wagen!

Hier erwarten wir eine Wildtier gerechte Gestaltung der Trassenplanung.

11. Biotopfunktion/ Umweltauswirkungen/ Boden

Gemäß Erläuterungsbericht gehen 38 Einzelbäume anlagebedingt verloren. Eine Kartierung inklusive Bestimmung von Art und Altersklasse ist unerlässlich, um den Kompensationsbedarf (Ersatzpflanzung) hinsichtlich Art und Gehölzqualität durchführen zu können. Zudem entfallen im betroffenen Planausschnitt zahlreiche Ansitze für Greifvögel.

Hier müssen adäquate Ausgleichmaßnahmen ergriffen werden.

Aufgrund der absehbaren Notwendigkeit der Grundwasserhaltung im Baubereich, wird mit weiteren Abgängen von Gehölzen im näheren Umfeld zu rechnen sein. Je nach Dauer der Grundwasserabsenkung wird dies gegebenenfalls einen Einfluss auf anmoorige/moorige Bereiche haben. Es ist davon auszugehen, dass diese trocken fallen. Dies ist vorab zu bewerten, zu überwachen und im Bauverlauf entsprechend zu dokumentieren.

Boden

Der Erläuterungsbericht weist eindeutig aus, dass die Planung in allen Varianten Böden mit besonderer Bedeutung in Anspruch nimmt, die beabsichtigte integrierte Variante sogar den größeren Flächenverbrauch nach sich zieht. Damit geht ein unumkehrbarer Funktionsverlust der betroffenen Böden einher. Das BBodSchG und die BodSchV stellen den Vermeidungsgrundsatz in den Mittelpunkt. Vor dem Hintergrund der aktuellen globalen Herausforderung (Klimawandel) ist der Erhalt der Funktionen des Schutzgutes Boden im übergeordneten öffentlichen Interesse.

Mit Verweis auf die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung stellt sich die Frage, warum die Belange für das Schutzgut Boden in diesem Verfahren nicht voll umfänglich aufgegriffen und in einem verbindlichen Bodenschutzkonzept aufgeführt worden sind: DIN 19639 „Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben“ (Stand September 2019).

Problematisch sind in diesem Zusammenhang auch die erheblichen Mengen an sogenanntem „überschüssigem“ Boden, welcher im Erläuterungsbericht genannt wird.

Zu diesem Bereich finden sich im Erläuterungsbericht widersprüchliche Aussagen:

„Gemäß Zielsetzung des LRP (2008) und RROP (2016) des Landkreis Verden sind Moore als Böden mit besonderen Standorteigenschaften unabhängig ihrer Charakterisierung von Erd- bzw. Hochmoor zu erhalten. Die vom Vorhaben betroffenen Erd-Niedermoorböden werden entsprechend ihrer Abgrenzung der aktualisierten Bodenkarte (BK 50) des LBEG als besondere Böden gemäß Anforderungen der Eingriffsregelung des LRP LANDKREIS VERDEN (2008) berücksichtigt.“ (Erläuterungsbericht, S. 58 und 59)

„Die „Mittleren Erdniedermoorböden“ im Bereich des Vorhabens sowie „Tiefer Gley mit Erdniedermoorauflage“ sind aufgrund ihrer Nährstoffarmut von besonderer Bedeutung und ihre Schutzwürdigkeit als hoch einzustufen. Sie weisen zudem eine sehr hohe Verdichtungsempfindlichkeit auf.“...

„Aufgrund der landwirtschaftlichen Kultivierung befinden sich die betroffenen Erd-Niedermoorböden in einem anthropogen überprägten und degradierten Zustand, sodass durch bau- und anlagebedingte Eingriffe in den Bodenhaushalt keine erheblichen Kohlenstoff-Freisetzungen mit Auswirkungen auf das Klima absehbar sind.“ (Erläuterungsbericht, S. 65)

„Die mit dem Vorhaben verbundene anlagebedingte Flächeninanspruchnahme durch dauerhafte Voll- und Teilversiegelung ist als Verlust bzw. Beeinträchtigung der für das Klima maßgeblichen Bodenfunktionen zu werten. Sie stellt in diesem Zusammenhang eine erhebliche Beeinträchtigung für das Klima dar.“ (Erläuterungsbericht, S. 65)

Die Schutzwürdigkeit der betroffenen Böden und deren Funktion wird bewusst herabgesetzt (aufgeweicht), um die Hürde für das Verfahren so niedrig wie möglich zu gestalten bzw. den Kompensationsbedarf zu minimieren.

Der Funktionsverlust kann nicht kompensiert werden, dieser Tatsache muss man sich bewusst sein. Die ursprüngliche Leistungsfähigkeit ist nicht wieder herstellbar.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind daher als wirkungslos zu betrachten.

Trotz der anthropogenen Überprägung der betroffenen Böden erfüllen sie für die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft, unseren Klimaschutz und unsere Daseinsvorsorge eine wesentliche und ungemein wichtige Funktion: Bindung von Treibhausgasen, Speicher-, Puffer- und Reglerfunktion, Evaporation.

Der dramatische Flächenverlust mit den benannten negativen Auswirkungen entzieht dieser Planung jedwede Rechtfertigung.

12. Auswirkungen auf das Mikroklima

Im UVP Bericht wird ausgeführt, dass „die durch das Vorhaben betroffenen Bereiche ... keine besonderen Qualitäten für klimatisch-lufthygienische Regeneration aufweisen“(S. 63 ff). 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 sehr stark erhitzen mit nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit insbesondere von älteren Menschen. Die Anwohner in den angrenzenden Siedlungsbereichen werden vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung einer höheren Wärmebelastung ausgesetzt sein, da es sich bei dem überplanten Bereich um ein Kaltluftentstehungsgebiet handelt.

Zudem wirkt sich der erhöhte Wärmeeintrag bzw. die Wärmespeicherkapazität der versiegelten Flächen auf den Wasserhaushalt der angrenzenden Böden sowie in der Folge auf die Tier- und Pflanzenwelt aus, die einem erhöhten Hitzestress ausgesetzt sind.

Wir fordern daher die Auswirkungen der Flächenversiegelung auf die lokalen Klimaverhältnisse mit einzubeziehen.

13. Landschaftspflegerische Maßnahme Boden/Maßnahmenkomplex 5 A

Die Maßnahme 5 A soll den Verlust durch Versiegelung, Teilversiegelung und Überformung von Böden mit besonderer Bedeutung (Erd-Niedermoorböden) und durch anlagebedingte Überbauung (Voll- und Teilversiegelung) von Bereichen mit besonderer Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen (grundwassernahe Standorte) ausgleichen.

Die Ausgleichsmaßnahme 5 A sieht die Wiedervernässung einer ca. 2,56 ha großen Teilfläche im Embser Bruch vor. Diese Fläche „wurde seinerzeit dem Bremer Vorhaben ‚A1 Ausbau und Lärmschutz zwischen Bremer Kreuz und AS Uphusen‘ bereitgestellt. In Bremen ist das Vorhaben nach Abstimmung mit dem BMVI im Juni 2018 eingestellt worden“. (S. 41, Unterlage 9.3: Maßnahmenblätter)

Hier wird offensichtlich eine „alte“ Kompensationsmaßnahme für eine „neue“ Kompensation verwendet. Zwei auszugleichende Flächen (A1-Ausbau und AS Achim-West) werden durch eine Kompensationsfläche ersetzt.

Dies halten wir für unzulässig und verlangen die Bereitstellung einer weiteren Ausgleichsfläche.

14. Erläuterungsbericht Planfeststellung/Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

In dem vorgenommenen Vergleich der drei Varianten der Autobahnanschlussstelle werden sowohl Radfahrer als auch Fußgänger völlig außer Betracht gelassen. Gerade mit der favorisierten Lösung, der Integrierten AS (nach dem BW liegend), wird eine Variante gewählt, die für Radfahrer und Fußgänger eine besonders unübersichtliche und gefährliche Situation darstellt. Auf dem geplanten Rad-/Fußweg müssen sie querende KFZ-Verkehre beachten und ihnen die Vorfahrt lassen.

Ähnliche Gefahrensituationen wird es mit dem landwirtschaftlichen Verkehr geben, wenn Radfahrer und Fußgänger Richtung Naherholungsgebiet Oyter See diesen in die Quere kommen.

Die Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger muss in die Planungen mit einbezogen werden.

15. Raumordnung/Bedarf/Anschlussstelle und Verkehr

Im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass die geplanten Infrastrukturmaßnahmen vornehmlich der Entflechtung und der Verbesserung der (überregionalen) verkehrlichen Infrastruktur dienen und somit dem öffentlichen Interesse geschuldet und vernünftigerweise geboten und erforderlich sind.

Das ist nicht zutreffend und kann insbesondere für den IST-Zustand (Grundlast) der BAB A1 und BAB A27 auch klar verneint und sachlich begründet werden.

Wie der Erläuterungsbericht ebenfalls ausführt, dient das Vorhaben in Kombination mit dem Zubringer und der neuen Planstraße, der (besseren) Erschließung des bestehenden Gewerbegebiets „Bremer Kreuz“ sowie der Anbindung des noch zu entwickelnden Gewerbegebiets „Achim-West“.

Die Gesamtplanung besteht aus der AS Achim-West sowie einer Planstraße (Querverbindung zwischen Achim und Bremen (Gewerbegebiet „Bremer Kreuz“) als Teilortsumgehung) mit Verbindungsfunktion und Anschlussbauwerken. Parallel wird auf ein noch zu entwickelndes Gewerbegebiet Achim West (separates Bauleitverfahren) verwiesen, welches den fachplanerischen Erwägungen gemäß als vorgegebener Faktor zugrunde gelegt werden darf, aufgrund einer verbindlichen planerischen Entscheidung.

Dazu ist Folgendes anzumerken:

Wie bereits im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren (Planstraße) ist auffällig, dass das eingeleitete Planfeststellungsverfahren vor dem Hintergrund seiner Konzentrationswirkung nur einen ausgewählten Teil einer insgesamt raumbedeutsamen Infrastrukturmaßnahme selektiv aufgreift.

Diese Selektion nach Baulast-/Kostenträgern und nicht nach planerischem Gesamtgegenstand ist irreführend und wird der Maßnahme nicht gerecht. Die Gutachten und auch der Erläuterungsbericht selbst mit diversen Querbezügen/Zitierungen belegen dies unzweifelhaft.

Die Aussage, dass das Gewerbegebiet Achim-West durch eine verbindliche planerische Entscheidung festgelegt ist mit Verweis auf das RROP (2016) als auch den FNP (1999) der Stadt Achim, 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 haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Die

geplante Flächeninanspruchnahme ist 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.

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

Abschließend stellt sich grundsätzlich die Frage nach der Priorität dieser Maßnahme (dem tatsächlichen Bedarf) mit Verweis auf den Bundesverkehrswegeplan 2030.

Die vermeintliche Entlastungswirkung hinsichtlich der AS „Bremen Mahndorf/Uphusen“ und „Bremen Sebaldsbrück“ ist spekulativ, zumal die Verkehrsströme der individuellen Logik der jeweiligen Verkehrsteilnehmer unterliegen oder gar unternehmensbezogen gelenkt werden (z.B. Lage, kürzeste Entfernung) und sich nicht der Bereitstellung einer neuen Trassenführung samt Anschlussstelle unterwerfen. Diese planerische Kausalität ist unsachlich, nicht nachvollziehbar und bedarf eines detaillierten Nachweises.

Zudem ist eine unterstellte Entlastungswirkung für die BAB A1, deren bestehende Grundlast nicht nachvollziehbar.

Der konkrete Bedarf der AS Achim-West insbesondere mit Verweis auf den weiträumigen Verkehr, die verkehrliche Eigenständigkeit und Verkehrswirksamkeit ist nicht gegeben – die Planung/das Verfahren nicht gerechtfertigt.

Die sogenannte integrierte Lösung als angestrebte Variante innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfüllt nur die planerisch-technischen Minimalanforderungen bezüglich der Einhaltung der Mindestabstände von Anschlussstellen. Eine separate Lösung wurde als Variante erwähnt, diese hätte aber aufgrund der Nähe zur Gastrasse nicht gebaut werden können.

De facto gab es somit keinen Variantenvergleich.

Die häufigen Staulagen auf der A1 im Bereich „Bremer Kreuz“ verursachen Rückstauungen auf die A27. Die Leistungsfähigkeit der AS Achim-West wird,

bedingt durch die gemeinsam genutzten Verteilerfahrbahnen, stark eingeschränkt sein.

Gemäß der Dokumentation der Polizei sind für den Planbereich bzw. unmittelbar angrenzende Bereiche keine Unfallschwerpunkte mit akutem Handlungsbedarf benannt. Mit Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Verkehrsdichte sind wiederkehrende Großbaustellen und generell steigendes Verkehrsaufkommen (LKW-Verkehr) als Hauptfaktoren zu benennen. Diesbezüglich sind geeignete Konzepte zu entwickeln und Maßnahmen zu ergreifen (bspw. mehr Schwerlastverkehr auf die Schiene).

Der Erläuterungsbericht stellt richtig fest, dass es während der Bauphase häufige An- und Abtransporte von Baumaterialien geben wird. Allein an Schüttgütern und Erdmassen werden mehr als 140.000 m³ erforderlich sein, den überschüssigen und abzufahrenden Boden noch nicht mit eingerechnet. Dass aus den daraus abgeleiteten Verkehren keine zusätzlichen relevanten Belastungen hervor gehen, ist schlichtweg falsch und irreführend.

Der Baustellenverkehr soll über die Anschlussstelle Achim-Nord von Osten über den Weg „In den Grund“ in den Achimer Bruch geleitet werden. Für die Anwohner im südlichen Bereich von Embsen sowie der Anwohner im nordwestlichen Bereich der sog. „Vogelsiedlung“ werden die baubedingten Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr (Lärm, Staubentwicklung, Verschmutzung, etc.) insbesondere vor dem Hintergrund der Vorbelastung als beträchtlich zu werten sein.

Diese Auswirkungen werden zudem für den gesamten innerstädtischen Bereich Achims sowie den Ortsteil Embsen zum Tragen kommen.

Dieser enorme Baustellenverkehr wird insbesondere für den regelmäßig eintretenden Fall der Überlastung der Hauptstraße infolge von Stau auf der BAB A 1 (Umleitung) zu dramatischen Auswirkungen und einem kompletten Stillstand führen.

Durch den Baustellenverkehr geht darüber hinaus ein erhebliches Verkehrs-/Unfallrisiko im Bereich der Einmündung auf die übergeordnete Straße einher.

Die Abwicklung der kompletten Baumaßnahme über dieses „Nadelöhr“ ist vom Ansatz her nicht tragfähig und nicht umsetzbar.

16. Zulässigkeit dieses Planfeststellungsverfahrens (mit Bezug auf Kap. 4.1.3)

Für die Entwurfsplanung der Anschlussstelle wurde 2013 und 2016 der Gesehenvermerk vom BMVI erteilt. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, von wann der zuletzt geprüfte und genehmigte Entwurf im Rahmen der Entwurfsplanung stammt. Liegt dieser Zeitpunkt nach 2016 ist ein weiterer Gesehenvermerk (BMVI) erforderlich. Ansonsten ist ein Planfeststellungsverfahren nicht möglich!

Es wird angeführt, dass aufgrund eines Sicherheitsaudits (2009) und Hinweise und Anregungen im Planungsverlauf berücksichtigt und in diese Planung eingebunden worden sind. Ebenfalls wird auf Anregungen und Prüfbemerkungen (Gesehenvermerk 2013) verwiesen.

Ein zeitlicher Bezug (Aktualität) ist nicht gegeben. Eine erneute Überprüfung ist erforderlich. Zudem stellt sich die Frage, welche Hinweise und Anregungen in die Planung eingeflossen sind und als relevant erachtet werden können?

17. Kritik am Verkehrsmengengutachten

Das Verkehrsmengengutachten der Firmen PGT Umwelt und Verkehr GmbH und IVV GmbH & Co. KG aus dem April 2019 bezieht sich auf das Gesamtprojekt Achim-West und ist daher nicht ausschließlich Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Anschlussstelle Achim-West. Dennoch hat es auch in diesem Verfahren eine zentrale Bedeutung, da die „Zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ (Erläuterungsbericht S.17) sowie die „Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen“ (Erläuterungsbericht S.16) im Wesentlichen aus den Prognosen zur Verkehrsmengenentwicklung in diesem Gutachten hergeleitet werden.

Das Kernziel der Gesamtmaßnahme „Achim-West“ ist die Entlastung der verkehrlichen Verhältnisse auf den BAB A 1 und A 27 im Bereich des Bremer Kreuzes sowie des umgebenden untergeordneten Straßennetzes, insbesondere der L158 im Bereich Achim-Uphusen (Erläuterungsbericht S.10). Daneben wird die Anbindung des noch zu entwickelnden Gewerbegebiets „Achim-West“ als Zielsetzung angegeben (Erläuterungsbericht S.11). Dieses Gewerbegebiet soll der Refinanzierung der

Verkehrsinfrastrukturkosten dienen. Das Vorhaben ist daher unserer Ansicht nach klar als Folge des Straßenbaus zu definieren, somit kann die Erschließung nicht zugleich als Zielsetzung deklariert werden.

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

Alle vier Planfälle beinhalten folgende Aspekte:

- Bau der neuen 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 ursprüngliche Ziel der Maßnahmen eine Entlastung der „innerörtlichen Verkehrsverhältnisse“ Achims insbesondere des OT

Uphusens ist (Erläuterungsbericht S.10), wird kein Planfall berücksichtigt, der ohne eine Realisierung des Gewerbegebietes „Achim-West“ auskommt. Das Gewerbegebiet erzeugt aber in jedem der betrachteten Planfälle zusätzlichen motorisierten Individualverkehr (bis zu 9000 Kfz/24h) anstatt ihn zu reduzieren und trägt so zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrsvolumens im Bereich des Bremer Kreuzes bei.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsmengengutachtens 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 90 ha Gewerbefläche entstehen.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2019 ein aktualisiertes Wirtschaftlichkeitsgutachten durch die Fa. Prognos erstellt. Während im Verkehrsmengengutachten von einer maximalen Beschäftigtenzahl von 4000 bei vollständiger Belegung des Gewerbegebietes ausgegangen wird, wird im aktualisierten Prognos-Gutachten aufgrund der flächenmäßigen Vergrößerung eine Maximalzahl von 4300 Beschäftigten genannt (Prognos-Gutachten Oktober 2019, S.13). Die Verkehrsmengenuntersuchung 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 (Verkehrsmengenuntersuchung S.54).

Die Belastung der umgebenden Straßen durch zusätzlich vom Gewerbegebiet induzierten Verkehr steigt also durch die Vergrößerung noch weiter an, als in der Verkehrsmengenuntersuchung berücksichtigt. Die im Verkehrsmengengutachten genannten Belastungen, insbesondere des Ortsteils Bierden sind daher zu gering angesetzt.

Zur Validierung der im Modell errechneten Verkehrsbelastungen des Status-Quo-Falls 2015 wurden an verschiedenen Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet am 06.04.2017 Verkehrserhebungen durch den Gutachter PGT Umwelt und Verkehr GmbH durchgeführt (Verkehrsmengengutachten, S. 58). Diese Knotenpunkte befanden sich mit Ausnahme der Knotenpunkte K 1a und K 1b (BAB A 1 Anschlussstelle Uphusen) ausschließlich auf Bremer Gebiet. Im Bereich der Stadt Achim, insbesondere in Bierden wurden keine Erhebungen zur Validierung der Güte des Modells durchgeführt.

Im Rahmen des Planungsverfahrens „Runken-Quartier“, eines Wohnungsbauprojektes in Achim Bierden, wurde durch die PGT Umwelt und Verkehr GmbH im Februar 2019 ein weiteres Verkehrsgutachten vorgestellt (PGT Umwelt und Verkehr GmbH: Verkehrsuntersuchung Runken-Quartier in Achim, 12.02.2019). Für dieses Gutachten führte PGT am 23.01.2018 eine 24-stündige Verkehrserfassung an drei Knotenpunkten der Bremer Straße (L 158) in Höhe des Runken-Quartiers durch. Es ergab sich eine Gesamtverkehrsbelastung im Querschnitt der Bremer Straße (L 158) von etwa 13.000 Kfz/24h (PGT Umwelt und Verkehr GmbH: Verkehrsuntersuchung Runken-Quartier in Achim, 12.02.2019, S.9).

Der tabellarische Abgleich mit den errechneten Werten aus dem Verkehrsmengengutachten offenbart erhebliche Abweichungen:

Status-Quo-Fall 2015

Bezugsfall 2030

Planfall 1.2 2030

Verkehrserfassung 2018

10000 Kfz/24h

10500 Kfz/24h

12700 Kfz/24h

13000 Kfz/24h

Beide Gutachten stammen aus dem Hause PGT Umwelt und Verkehr GmbH. Aufgrund der zeitlichen Abfolge müssen dem Verfasser des Achim-West Gutachtens (April 2019) die Ergebnisse der Verkehrserfassung in Bierden (23.01.2018) bekannt gewesen sein. Trotzdem wurde hier bewusst weiter mit den viel zu niedrigen Verkehrsbelastungen aus der Modellrechnung argumentiert. Die - gemessen an der realen Verkehrserfassung aus 2018 -

massive Unterschätzung der Verkehrsbelastung Bierdens in allen Planfällen zeigt deutlich, dass die gewählte Methode der Verkehrsmengenprognose nicht zu belastbaren Ergebnissen führt. Insofern ist auch die Richtigkeit aller anderen prognostizierten Belastungswerte des Gutachtens und der daraus gezogenen Schlüsse in Frage zu stellen.

Im Verkehrsmengengutachten werden die Verkehrsbelastungen der einzelnen Streckenabschnitte im Untersuchungsgebiet zur besseren Verständlichkeit als Grafiken visualisiert. Zunahmen werden rot dargestellt, Abnahmen grün. Die Stärke der Veränderung wird durch die Breite des jeweiligen Streckenabschnitts dargestellt. Das Bild 20 (Verkehrsmengengutachten, S.47) stellt die Veränderungen der Streckenbelastungen zwischen P 1.2 - Planungs- und Bezugsfall dar. Da dieser Vergleich sehr relevant ist, wurde er auch als Grafik in den Erläuterungsbericht übernommen (Erläuterungsbericht Abb. 4, S.15). Die grafische Aufbereitung entspricht nicht den tatsächlichen Datenverhältnissen. Während die Entlastungswirkung für den Bereich Uphuser Heerstraße sehr breit grün verzeichnet ist, sind die ungefähr gleich starken Zunahmen im Bereich der Theodor-Barth-Straße im Verhältnis dazu viel zu schmal dargestellt. Auch die Verkehrsbelastung der neuen Planstraße ist nicht adäquat visualisiert worden. Durch diese Verfälschungen wird dem Betrachter ein deutlich positiveres Bild der Veränderungen suggeriert, als es sich aufgrund der Datenlage ergibt.

Die durch die Realisierung der Gesamtmaßnahme „Zukunftsprojekt Achim-West“ angestrebte Entlastung der „überregionalen Verkehrsverbindungen“, also der Situation auf den BAB A 1 und A 27 im Bereich des Bremer Kreuzes (Verkehrsmengengutachten, S.17), lässt sich aus den prognostizierten Daten ebenfalls nicht herauslesen. In Anlage A-7.4 des Verkehrsmengengutachtens werden für alle Streckenabschnitte des Untersuchungsgebiets die zu erwartenden Kfz-Belastungen dargestellt.

In keinem Planfall kommt es zu einer relevanten Verringerung der Verkehrsbelastung auf den einbezogenen Autobahnabschnitten. Für den Bereich der A 27 südlich des Bremer Kreuzes, also den Abschnitt der neuen Anschlussstelle Achim-West, werden sogar signifikante Zunahmen (6 %) der Kfz-Belastungen vorhergesagt. Gleichzeitig wird in diesem Abschnitt des Kreuzes die Verkehrssituation durch die Einbindung der integrierten Anschlussstelle „Achim-West“ noch komplexer und somit für die Verkehrsteilnehmer unübersichtlicher.

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 Verkehrsmengengutachten wurde im Jahr 2019 erstellt, die Belastungvalidierungen wurden bereits im Herbst 2017 auf Basis noch älterer Datenerhebungen durchgeführt (Verkehrsmengengutachten, S.7). Pandemie bedingte Veränderungen sind somit nicht berücksichtigt worden, werden aber voraussichtlich die tatsächliche Verkehrsmengenentwicklung maßgeblich beeinflussen.

Die behauptete Entlastung der Verkehrsverhältnisse im Untersuchungsraum wird durch das Verkehrsmengengutachten lediglich für die Bereiche der Anschlussstellen Uphusen und Sebaldsbrück nachgewiesen. Für die Autobahnen im Bereich des Bremer Kreuzes konnte keine Entlastungswirkung nachgewiesen werden. Durch das zusätzlich vom geplanten Gewerbegebiet Achim-West induzierte Verkehrsvolumen wird die Belastung der A27 im Bereich der geplanten neuen Anschlussstelle Achim-West sogar signifikant erhöht. Die für den Achimer Ortsteil Bierden prognostizierten Verkehrsbelastungen auf der L 158 liegen unterhalb des bereits in 2018 gemessenen tatsächlichen Verkehrsaufkommens. Hier muss bei einer Realisierung des Gesamtprojekts Achim-West von einer noch wesentlich höheren Verkehrsbelastung ausgegangen werden. Die heutige verkehrliche Überlastung des Bereichs Uphusen würde nicht – wie behauptet – aufgelöst, sondern lediglich räumlich in den Ortsteil Bierden verlagert.



Gleiches gilt für die damit verbundenen Umweltauswirkungen. In der Gesamtschau muss konstatiert werden, dass die angestrebten und partiell erreichbaren Entlastungswirkungen durch die vom geplanten Gewerbegebiet zusätzlich induzierten Belastungen konterkariert werden.

Die Schaffung der neuen Verkehrsinfrastruktur „Achim-West“ dient somit vorrangig der Erschließung des neuen Gewerbegebiets und nicht der behaupteten verkehrlichen Entlastung des Bereichs „Bremer Kreuz“.

Das hier zur Rede stehende Planvorhaben „Neubau der Anschlussstelle Achim-West“ erfüllt wesentliche genannte „Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nicht und ist daher unserer Ansicht nach als nicht planrechtfertigend abzulehnen.