

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2 28195 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Groneberg
Dienstgebäude:
Contrescarpe 73
Zimmer 4.19
T (04 21) 361 9733
F (04 21) 496 - 97 33
E-mail
Heike.Groneberg@bau.bremen.de
Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 671-70-02/25
(bitte bei Antwort angeben)
51-6
Bremen, 07. November 2011

Ausfertigung

Planfeststellungsbeschluss

vom 07. November 2011

zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30. Juni 2010

Der Planfeststellungsbeschluss nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vom 30. Juni 2010 für den **Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 4** im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Bremen-Gröpelingen und Bremen-Strom wird wie folgt ergänzt:

Nach erfolgter Abweichungsprüfung gemäß § 34 (3) des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986), **wird das planfestgestellte Vorhaben** des Neubaus des 4. Bauabschnittes der A 281 **zugelassen**.

Zugleich wird durch diesen ergänzenden Beschluss der Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2010 aktualisiert und fortentwickelt.

Die eingereichten Unterlagen zur Abweichungsprüfung:

1. Erläuterungsbericht (Unterlage Nr. 1)
2. Unterlage zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) (Unterlage Nr. 12.1-12.3)
3. Unterlage über die Ausnahmeprüfung im Sinne von § 34 (3) BNatSchG (Unterlage Nr. 12.6)
4. Grunderwerbsplan und -verzeichnis (Unterlage Nr. 14.1 und 14.2)

werden, gesiegelt mit Dienstsiegel Nr. 26 des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Bestandteil der planfestgestellten Planunterlagen.

(Die ergänzenden Unterlagen gehören zu den jeweiligen Unterlagen in Ordner 1 (Erläuterungsbericht), Ordner 3 (LBP), Ordner 4 (Ausnahmeprüfung) und Ordner 6 (Grunderwerb))

Für die Herstellung einer „Lesefassung“ des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.06.2010: *Nachstehende Absätze werden eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 nach dem letzten Absatz auf Seite 115.*

Zu streichen ist mithin der Satz im vorletzten Absatz: „Somit sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, auch nur rein vorsorglich und hilfsweise eine Ausnahmeprüfung durchzuführen.“

Begründung für die Durchführung einer Abweichungsprüfung nach § 34 (3) BNatSchG:

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2010 ist der Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt (BA) 4 im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Bremen-Gröpelingen und Bremen-Strom gemäß § 17 FStrG festgestellt worden. Die Planfeststellungsbehörde war nach Prüfung der Planfeststellungsunterlagen zu dem Schluss gekommen, dass die Verträglichkeit der geplanten Baumaßnahme mit den Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) auch als Besonderes Schutzgebiet gemäß Vogelschutzrichtlinie (VSchRL) im europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegeben ist. Unter Berücksichtigung aller Vermeidungsmaßnahmen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch den Bau oder den Betrieb der A 281 BA 4 zu erwarten.

Vorsorglich und äußerst hilfsweise unterstellt nun der Vorhabenträger, dass das Vorhaben der A 281 BA 4 unverträglich und nach den Sperrregelungen in Art. 6 IV FFH-Richtlinie bzw. § 34 BNatSchG grundsätzlich unzulässig sei. Die Zulassung eines solchen Vorhabens kann durch eine Abweichungsprüfung erreicht werden. Eine entsprechende vorsorgliche Prüfung beantragte der Vorhabenträger im September 2011.

Nachstehender Absatz wird eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 zu „II Einwendungen Privater“ auf Seite 82, Mitte, und zu „III Beteiligung der Träger öffentlicher Belange“, ergänzt ab Seite 95, außerdem eingefügt unter „XII Begründung“ auf Seite 133 nach dem Absatz „Ergänzende Offenlage“.

Auslegung im Rahmen der Abweichungsprüfung nach § 34 (3) BNatSchG

Entsprechend den Vorschriften des Bremischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (§§ 72 ff BremVwVfG) haben die Unterlagen zur Abweichungsprüfung nach ortsüblicher Bekanntgabe in der Zeit vom 19. September bis einschließlich 18. Oktober 2011 in der Bremischen Bürgerschaft sowie in den Ortsämtern Blockland, Seehausen und Strom während der Dienststunden bzw. nach vorheriger telefonischer Vereinbarung zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen auf den Gegenstand der ergänzend ausgelegten Planunterlagen beschränkt sind und spätestens innerhalb von 2 Wochen nach Beendigung der Auslegung bei den in der Bekanntmachung näher bezeichneten Stellen zu erheben sind.

Ebenfalls eingesehen werden konnten in der Bürgerschaft und im Ortsamt Seehausen im o.a. Zeitraum Verwaltungsvorgänge, die das bereits abgeschlossene Verfahren zur 14. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen 1983 betreffen.

Nachstehende Absätze werden nach dem hier vorstehenden Text eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 zu „II Einwendungen Privater“ auf Seite 82, Mitte, und zu „III Beteiligung der Träger öffentlicher Belange“, ergänzt ab Seite 95

Einwendungen und Stellungnahmen

Es sind Stellungnahmen Privater eingegangen.

- 1) Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (GNUU)

Grundsätzlich begrüßt der GNUU die vorgesehenen Maßnahmen zur Kohärenzsicherung.

Der GNUU fordert aber weiterhin, den Tunnel in dem seiner Ansicht nach umweltverträglicheren Bohrverfahren und nicht im Einschwimm- und Absenkverfahren zu bauen. Die entsprechenden Kostenberechnungen müssten aktualisiert werden, und auf dieser Basis hätte eine erneute Bewertung der Bauverfahren zu erfolgen.

Die Wahl einer Ausführung als Bohrtunnel stellt unter Berücksichtigung des Pflege- und Managementplans keinen wesentlichen Vorteil gegenüber einer Ausführung als Absenktunnel dar. Dies ist in der vorsorglich durchgeführten Ausnahmeprüfung dargelegt. Dies gilt auch im Hinblick auf einen Kostenvergleich.

Der Einwand war somit zurückzuweisen.

- 2) Die Landesjägerschaft Bremen e.V. äußert keine Bedenken oder Einwendungen.
- 3) RA Dr. Ohms für ArcelorMittal teilt mit, dass die bereits vorgetragenen Einwendungen auch im Hinblick auf die Planänderung aufrecht erhalten bleiben. Einwendungen in Bezug auf die beantragte Ausnahmeprüfung werden nicht erhoben.
- 4) RA Dr. Giesen (RAe Lauprecht) für Holcim (Deutschland) AG wiederholt die bereits vorgetragenen Einwendungen, erhebt aber keine Einwendungen hinsichtlich der beantragten Ausnahmeprüfung.
- 5) RA Dr. Beutling (RAe Lenz&Johlen) für Wolter, Lange, Lange, Feldmann, Feldmann sowie IG Seehausen-Hasenbüren e.V. *bemängelt erneut die behördliche Organisation im Bereich des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, die seiner Auffassung nach nicht den gesetzlichen Anforderungen an ein faires und neutrales Verfahren genügt. Er vermisst außerdem einen Hinweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Bauabschnitt 2/2. Hinsichtlich der ausgelegten Unterlagen wird bezweifelt, dass die geplanten Kohärenzmaßnahmen die gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Die Flächen lägen zu verstreut, als dass noch ein fachlicher Zusammenhang bestehen könne. Außerdem durchquere die Autobahn das Vogelschutzgebiet nicht nur am Rande und müsse zudem kumulativ mit den anderen Vorhaben in diesem Bereich behandelt werden. Das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses durch Ausweisung als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs wird aus artenschutzrechtlichen Gründen bezweifelt. Die Alternativenprüfung wird bemängelt. Die Zielerreichung mittels Bohrtunnel würde nicht ausreichend gewürdigt und fehlerhafter Weise aus Kostengründen verneint. Im Übrigen wird auf die Aufrechterhaltung der im bisherigen Verfahren erhobenen Einwendungen verwiesen.*

In Bezug auf die Kritik an der behördlichen Organisation im Bereich des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr wird erneut darauf hingewiesen, dass behördenintern für eine organisatorische und personelle Trennung dieser Aufgabenbereiche gesorgt wurde. Dies ist auch der Organisationsstruktur der Behörde deutlich zu entnehmen. Die unabhängige und ergebnisoffene Abwägung und Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde war und ist zu jeder Zeit gewährleistet. **Zweifel an der Durchführung eines fairen und neutralen Verfahrens entsprechend der gesetzlichen Anforderung sind unbegründet.**

Warum der Erläuterungsbericht einen **Hinweis auf das Urteil** des Bundesverwaltungsgerichtes zum Bauabschnitt 2/2 enthalten sollte, ist nicht ersichtlich und somit auch **nicht erforderlich**.

Die zuständige Naturschutzbehörde hält bei Beachtung der durch sie vorgebrachten Hinweise und Auflagen – welche mit diesem Beschluss verbindlich verfügt werden - die vorgesehenen Maßnahmen für geeignet, die unterstellten Ziele zu erreichen (Stellungnahme vom 18.10.2011). **An der Eignung und ausreichenden Dimensionierung der Kohärenzmaßnahmen besteht daher kein Zweifel.**

Es werden die Vorgaben des Auslegungslitfadens zu Artikel 6 Absatz 4 der ‚Habitat-Richtlinie‘ 92/43/EWG (EU-KOMMISSION 2007) zum Ort der Ausgleichsmaßnahmen eingehalten. Im Einzelnen sind dies:

(„Das für den Ausgleich ausgewählte Gebiet muss in dem betreffenden Mitgliedstaat innerhalb derselben biogeografischen Region (bei nach der Habitat-Richtlinie ausgewiesenen Gebieten) oder innerhalb desselben Verbreitungsgebiets, an derselben Zugroute oder in demselben Überwinterungsgebiet (bei nach der Vogelschutz-Richtlinie ausgewiesenen Gebieten) liegen. Ferner sollte das Gebiet Funktionen erfüllen, die mit denen vergleichbar sind, die für die Auswahl des ursprünglichen Gebiets entscheidend waren. Dies bezieht sich insbesondere auf die angemessene geografische Verbreitung.“)

Das Blockland liegt in derselben biogeografischen Region und innerhalb derselben naturräumlichen Region wie das Niedervieland. Beide Gebiete sind Teil des Bremer Feuchtgrünlandrings.

(„Das für den Ausgleich ausgewählte Gebiet muss über spezifische Merkmale verfügen (bzw. in der Lage sein, diese zu entwickeln), die für die jeweilige ökologische Struktur und die Funktionen typisch sind und für die bestehenden Lebensräume und Artenpopulationen unabdingbar sind. Dies bezieht sich auf qualitative Aspekte wie die Einzigartigkeit des ökologischen Werts, der beeinträchtigt wird, und macht eine Berücksichtigung der lokalen ökologischen Bedingungen unerlässlich.“)

Die wertgebenden Arten und die formulierten Schutz- und Erhaltungsziele der EU-Vogelschutzgebiete Blockland und Niedervieland decken sich in großen Teilen.

(„Die Ausgleichsmaßnahmen dürfen die Erhaltung der Integrität anderer im Rahmen von Natura 2000 ausgewiesenen Gebiete, die zur globalen Kohärenz des Netzes beitragen, nicht gefährden. Werden die Maßnahmen in einem bestehenden Natura 2000-Gebiet (oder -Gebieten) durchgeführt, so müssen sie mit den für das jeweilige Gebiet/die jeweiligen Gebiete festgelegten Erhaltungszielen im Einklang stehen und dürfen nicht als ein Mittel betrachtet werden, die für das Gebiet/die Gebiete insgesamt erforderliche Bewirtschaftung auf diese abzuwälzen.“)

Die Maßnahmen stehen im Einklang mit den Vogelschutzgebieten Blockland und Niedervieland. Dies wurde auch durch die Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 18.10.2011 bestätigt.

(„Ort der Ausgleichsmaßnahme innerhalb des für Natura 2000 ausgewiesenen Gebiets unter der Voraussetzung, dass innerhalb dieses Gebiets die erforderlichen Elemente zu finden sind, die die Wahrung der ökologischen Kohärenz und der Funktionalität des Netzes gewährleisten.“)

Die geplanten Maßnahmen im Wiedbrok und im Blockland erfüllen die kohärenzsichernden Funktionen.

(„Ort der Ausgleichsmaßnahme außerhalb des betroffenen Natura 2000-Gebiets, aber innerhalb derselben topografischen oder landschaftlichen Einheit. Voraussetzung ist, dass das gewählte Gebiet denselben Beitrag zur ökologischen Struktur und/oder Funktionalität des Netzes leisten kann wie das ursprüngliche Gebiet. Bei dem gewählten Ort kann es sich sowohl um ein anderes im Rahmen von Natura 2000 ausgewiesenes Gebiet als auch um ein noch nicht ausgewiesenes Gebiet handeln. In letzterem Fall müsste das gewählte Gebiet selbst für Natura 2000 ausgewiesen werden und alle Anforderungen der „Naturschutz-Richtlinien“ erfüllen.“)

Das Blockland liegt in derselben naturräumlichen Region wie das Niedervieland. Beide Gebiete sind Teil des Bremer Feuchtgrünlandrings. Aufgrund sehr ähnlicher Schutz- und Erhaltungsziele bzw. wertgebender Arten ist das Blockland geeignet, denselben Beitrag zur ökologischen Struktur und/oder Funktionalität des Netzes zu leisten wie das Niedervieland.

Das Vorhaben liegt lediglich am Rande des Schutzgebietes. Aufgrund der Vorbelastung durch die Baggergutdeponie wird von den wertgebenden Arten des Vogelschutzgebietes ein wesentlicher Abstand gehalten. Dies verdeutlicht Karte 1 in Unterlage 12.6. Die Auswirkungen gehen zwar über die eigentliche Flächeninanspruchnahme hinaus, wie z.B. durch optische Scheueffekte und Lärm im Zuge von Baumaßnahmen, aber **die wesentlichen Gebietsfunktionen werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.**

Auch kumulative Auswirkungen sind berücksichtigt worden. Sie können sich jedoch nur dann ergeben, wenn Arten oder Funktionen, die durch die A 281 BA 4 betroffen sind, auch durch andere Vorhaben beeinträchtigt werden. Dies trifft auf die A 281 BA 3/2 zu und wurde bei der Bemessung des Umfangs erforderlicher Kohärenzmaßnahmen berücksichtigt. Durch die Vorhaben B 212n Teilstück Bremen, 380 kV-Freileitung Nr. 303 Abzweig Niedervieland,

Windenergieanlagen Stromer Feldmark und B-Plan 1885 sind keine Arten betroffen, die auch durch die A 281 BA 4 beeinträchtigt werden. Folglich können **keine kumulativen Wirkungen** entstehen.

In der artenschutzrechtlichen Prüfung durch die zuständige Naturschutzbehörde wurde der gutachterliche Artenschutzfachbeitrag überprüft. Danach werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG i.V. mit § 44 (5) BNatSchG bei Umsetzung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen nicht erfüllt. Unter der Bedingung, dass die geplanten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden, ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Eine gesonderte **artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung** war und ist somit **nicht erforderlich**. Im Übrigen wären die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG gegeben. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und das Nichtvorhandensein zumutbarer Alternativen sind bereits im Zusammenhang mit der Abweichungsprüfung dargestellt. Der Erhaltungszustand der Arten verschlechtert sich nicht.

Die Wahl einer **Ausführung als Bohrtunnel stellt** unter Berücksichtigung des Pflege- und Managementplans **keinen wesentlichen Vorteil** gegenüber einer Ausführung als Absenktunnel **dar**. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass wertgebende Vorkommen von Brut- und Rastvögeln vor allem im südlichen und mittleren Teil des Bauabschnitts im Niedervieland vorkommen. Daher ist die Ausführung als Bohr- oder Absenktunnel nicht mit wesentlichen Unterschieden verbunden. Die im Rahmen der Ausnahmeprüfung unterstellten erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen von Nahrungsflächen der Sumpfohreule, Brutrevieren der Bekassine und von Rastvorkommen werden ebenso wie die anlagebedingten Beeinträchtigungen von Brutrevieren des Blaukehlchens sowohl bei einer Ausführung als Bohrtunnel als auch bei einer Ausführung als Absenktunnel auftreten (vgl. Ausnahmeprüfung).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses rechtfertigen das Vorhaben als solches unabhängig von der Art der Ausführung. Diese wird im Rahmen der Alternativenprüfung betrachtet. Entsprechend wurde in der Ausnahmeprüfung vorgegangen. (hierzu siehe auch die nachstehenden Ausführungen in diesem Beschluss, insbes. S. 11/12 und 12-19 zur Alternativenprüfung)

Die Abweichungsprüfung bezieht die nachteiligen Auswirkungen für das Vogelschutzgebiet auf der gesamten Streckenlänge von der Anschlussstelle Strom bis zum Abtauchpunkt des E+A-Tunnels ein. Um diese Auswirkungen zu vermeiden, müsste ein Bohrtunnel die gesamte Strecke umfassen, was schon aus Kostengründen ausscheidet. **Auch ein Bohrtunnel mit dem Abtauchpunkt nördlich der Baggergutdeponie scheidet im Hinblick auf die Mehrkosten und die hierdurch nicht zu erreichenden Vorteile für Naturschutzbelange aus.**

Zur Alternativenprüfung wird auf die Seiten 12-19 dieses Beschlusses verwiesen. Nachstehend folgen noch einige Ausführungen direkt zum Vorbringen in der Einwendung.

Wie in der Ausnahmeprüfung dargelegt, verbleiben bei Linienvariante 1 noch weiterhin Beeinträchtigungen, die mit den im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie festgestellten mittleren Beeinträchtigungen vergleichbar sind. Für derartige Beeinträchtigungen wird in der Ausnahmeprüfung hilfsweise unterstellt, dass sie erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele verursachen. Hinzu kommt, dass bei Anlegung gleicher Maßstäbe für die Verträglichkeitsprüfung **bei der Variante 1 ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes** zu unterstellen wäre, sodass diese Variante aus dem FFH-Alternativenvergleich ausscheidet (BVerwGE 116, 254 – Hessisch Lichtenau I; BVerwGE 128, 1 – Halle Westumfahrung; BVerwGE 130, 299 – Hessisch Lichtenau II).

Die **Linienvarianten 2 und 3 sind** aus den in Kap. 4.2.2 der Ausnahmeprüfung sowie auf den Seiten 12-19 dieses Beschlusses genannten Gründen **nicht zumutbar**.

In Kap. 4.2.2 der Ausnahmeprüfung, sowie zusammenfassend auf den Seiten 12-19 dieses Beschlusses, ist ausführlich dargelegt, mit welchen baulichen Maßnahmen die Umsetzung

der jeweiligen Linienalternative verbunden wäre. Dass daraus entsprechend hohe Kosten resultieren, liegt anhand der Beschreibung der erforderlichen Baumaßnahmen auf der Hand.

Für **Variante 1** gilt, dass diese Alternative unter Berücksichtigung der zu erwartenden hohen Kosten für die Anpassungen der Baggergutdeponie und der damit verbundenen sehr geringen Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) **nicht zumutbar** ist. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Maßgabe, dass mit der Verschiebung keine Unterschreitung der unterstellten erheblichen Beeinträchtigungen erreicht wird.

Unabhängig von den Auswirkungen auf die Baggergutdeponie wäre bei **Variante 2** weiterhin die planfestgestellte Anschlussstelle Bremen-Strom umzuplanen und die stillgelegte unbedeutende Deponie vollständig umzubauen. Der Abstand zum Wohngebiet Seehausen verkürzte sich von geplanten 330 m auf ca. 150 m. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden sehr hohen Kosten resultierend aus einer Inanspruchnahme der Baggergutdeponie, der Umplanung der Anschlussstelle Bremen-Strom, der Inanspruchnahme der unbedeutenden Deponie und der Nachteile für das Wohngebiet Seehausen ist diese Alternative trotz der damit verbundenen Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) **nicht zumutbar**.

Bei **Variante 3** würde sich zusätzlich der Abstand zum Wohngebiet Seehausen von geplanten 330 m auf ca. 80 m verkürzen. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden sehr hohen Kosten resultierend aus einer Inanspruchnahme der Baggergutdeponie, der Umplanung der Anschlussstelle Bremen-Strom, der Inanspruchnahme der unbedeutenden Deponie und der Nachteile für das Wohngebiet Seehausen ist diese Alternative trotz der damit verbundenen Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) **nicht zumutbar**.

In Kap. 4.2.2 der Ausnahmeprüfung ist ausführlich dargelegt, mit welchen baulichen Maßnahmen die Umsetzung der jeweiligen Linienalternative verbunden wäre. Dass sich daraus entsprechend hohe Kosten ergeben, liegt anhand der Beschreibung der erforderlichen Baumaßnahmen auf der Hand. **Aufgrund der zu erwartenden Kostendimensionen ist eine detaillierte Kostenermittlung nicht erforderlich.**

Der Einwand war somit zurückzuweisen.

Folgende Träger öffentlicher Belange haben zu den ausgelegten Unterlagen Stellung genommen.

1) Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg

Die NLStBV-OL macht geltend, die Kohärenzmaßnahme im Wiedbrok kollidiere mit den aktuellen Planungen des Landes Niedersachsen hinsichtlich der Prüfung einer Umfahrung der Stadt Delmenhorst zur Minderung der prognostizierten Verkehrsbelastungen, die infolge der länderübergreifenden B212neu im Abschnitt Harmenhausen - Landesgrenze Bremen/Niedersachsen - A281 zu bewältigen seien. Die von den Ländern Bremen und Niedersachsen beantragte Linienbestimmung für die B212neu werde voraussichtlich entsprechende Vorbehalte beinhalten. Eine der aktuell untersuchten Ostvarianten für eine Ortsumfahrung Delmenhorst würde dabei den Wiedbrok und die hier geplante kohärenzsichernde Maßnahme durchschneiden. Diese Linienführung resultiere einerseits aus einer einzigen Baulücke (im Bremer Ortsteil Strom) und andererseits aus dem Abstandsmaß der Anschlussstellen im Zuge der B212neu. Weil zeitliche Verzögerungen des Raumordnungsverfahrens befürchtet werden, wird um den Verzicht einer Ausweisung von kohärenzsichernden Maßnahmen im Wiedbrok gebeten.

Die vorgesehene Ostvariante für eine Ortsumfahrung Delmenhorst ist voraussichtlich mit erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ verbunden, da der Wiedbrok Bestandteil dieses Natura2000-Gebietes ist und diese Ostvariante den Wiedbrok

und damit das EU-Vogelschutzgebiet im Kernbereich queren würde. Die Einleitung des Raumordnungsverfahrens ist für das Frühjahr 2012 vorgesehen. Erst auf der Grundlage der Ergebnisse dieses Raumordnungsverfahrens schließt sich dann das Planfeststellungsverfahren an. Die Planung im Bereich der Ostvariante kann daher gegenwärtig nicht als verfestigt gelten (§ 9a FStrG). Andererseits stellt die Kompensation der beeinträchtigten Funktionen besondere Anforderungen an die Eignung von Flächen, welche im Wiedbrok, bestätigt auch durch die Naturschutzbehörde, gegeben sind. Es wäre somit nicht verhältnismäßig, aufgrund einer Variantenplanung in einem derart frühen Stadium, zudem mit den angeführten kritischen Rahmenbedingungen, dem Vorhabenträger die Ausweisung anderer Kohärenzmaßnahmen aufzugeben.

Der Einwand war somit zurückzuweisen.

2) Ortsamt / Beirat Strom

Der Beirat Strom lehnt die Festlegung weiterer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in seinem Beiratsgebiet ab. Bewohner und Landwirtschaft würden durch solche Maßnahmen belastet, und gemäß vorliegenden Gutachten seien keine weiteren Ausgleichsflächen erforderlich. Zudem durchschneide die Ausgleichsfläche eine im FNP von 1983 dargestellte Erweiterung der Wohnbebauung.

Die Kohärenzmaßnahmen beschränken sich flächenmäßig auf das ausgewiesene Vogelschutzgebiet. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche liegt nicht in diesem Bereich, sondern schließt sich westlich an das Vogelschutzgebiet an. Ein Konflikt zwischen den im Vogelschutzgebiet vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen und der außerhalb des Vogelschutzgebietes vorgesehenen Wohnbaufläche besteht daher nicht. Es werden zwar auch im Bereich der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbaufläche Blänken ausgewiesen, die auch angelegt werden sollen, solange die Fläche für die Wohnbebauung nicht benötigt wird. Es handelt sich dabei allerdings um zusätzliche Maßnahmen, die nicht für die Kohärenzsicherung erforderlich sind und auch nicht in die Bilanzierung eingegangen sind. Diese zusätzlichen Maßnahmen, die außerhalb der Kohärenzsicherung erfolgen, wurden durch den einheitlichen Erwerb der Flurstücke möglich.

Eine besondere Belastung von Bewohnern oder der Landwirtschaft im Beiratsbereich Strom ist nicht erkennbar, da die landwirtschaftliche Nutzbarkeit der Flächen im Bereich der geplanten Kohärenzmaßnahmen im Sommer sichergestellt wird. Dem Ziel der Eignung als Rasthabitat Rechnung tragend ist eine Bewirtschaftung (insbesondere Kurzrasigkeit im Spätsommer/Frühherbst) ausdrücklich erwünscht.

Der Einwand war somit zurückzuweisen.

3) Naturschutzbehörde beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Die Naturschutzbehörde weist daraufhin, dass sie weiterhin die Auffassung vertritt, unter Berücksichtigung der festgelegten Vermeidungsmaßnahmen seien keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes Niedervieland zu erwarten.

Ungeachtet dessen stellt die Naturschutzbehörde fest, dass unter Beachtung folgender Hinweise und Auflagen die vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, die unterstellten Ziele zu erreichen und dass sie mit den Erhaltungszielen der Natura2000-Schutzgebiete „Niedervieland, Wiedbrok, Stromer Feldmark“ und „Blockland-Burgdammer Wiesen“ verträglich sind.

- *Für die Entwicklung von Feuchtgrünlandgebieten als Rastvogellebensraum (A_{FFH} W-1, E_{FFH} B-1) sind - neben der vorgesehenen obligatorischen Nachmahd - die geplanten Blänken auf den Kompensationsflächen im Winter und Frühjahr in erheblich größeren Flächenanteilen als vorgesehen (mind. 30% statt 10%) anzulegen sowie sicher zu stellen, dass diese Blänken in den Monaten Februar - April auch wasserführend sind. Daher sind*

Vorkehrungen zu treffen, bei entsprechend trockenen Frühjahrswitterungen die Wasserstände der Blänken aktiv anheben und steuern zu können. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen sowie die genaue Ausgestaltung, insbesondere die Tiefe der Blänken, ist im Zuge der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der Ergebnisse eines Höhennivellements sowie einer Feststellung der Wasserstände und der Zuwässerungsmöglichkeiten einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde festzulegen. Dabei muss sichergestellt werden, dass die Flächen im Sommer landwirtschaftlich genutzt werden können.

- *Hinsichtlich der Entwicklung von sehr extensiv genutzten Grünlandflächen (Maßnahme E_{FFH} B-2) ist die Durchführung und Sicherstellung eines ökologischen Grabenräumprogrammes ergänzend festzuschreiben, da sich die Flächen im FFH-Gebiet „Zentrales Blockland“ befinden, in dem die Erhaltung der Gräben als Lebensraum des Steinbeißers und des Bitterlings vorrangiges Erhaltungsziel ist.*
- *Die Herstellung der Maßnahmen muss außerhalb der Brutzeit der Wiesenvögel (15.03. - 15.06.) sowie außerhalb der Haupttrastzeiten erfolgen. Baubeginn und Bauende sind mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.*
- *Die im Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2010 festgelegten Auflagen und Nebenbestimmungen für die Kompensationsmaßnahmen (S. 124) sind entsprechend auch für die Kohärenzmaßnahmen zu beachten. Im Einzelnen ist folgendes zu beachten:*
 - *Die dauerhafte Sicherung der Kompensationsmaßnahme einschließlich der zur dauerhaften Sicherung der Kompensationsziele erforderlichen Pflege und Unterhaltung ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen.*
 - *Die Zielerreichung der Kohärenzmaßnahmen ist vom Vorhabenträger durch geeignete Erfolgskontrollen nachzuweisen.*
 - *Die erforderlichen Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen für die Kohärenzmaßnahmen, die Erfolgskontrollen sowie die Anforderungen an das Gebietsmanagement zur Überwachung von Nutzungsaufgaben sind spätestens zum 31. Januar des auf die Herstellung der Maßnahme folgenden Jahres der Naturschutzbehörde in einem Pflegeplan darzustellen und einvernehmlich abzustimmen.*
- *Da die vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen in den gelisteten Natura2000-Gebieten „Blockland“ und „Niedervieland“ umgesetzt werden sollen, sind die Flächen nach Bauherstellung gegen Kostenerstattung für die Durchführung der Pflege und Unterhaltung und des Managements an die Stadtgemeinde Bremen zu übergeben, um ein einheitliches und systematisches Management der Natura2000-Schutzgebiete im Sinne der Verpflichtung nach § 32 BNatSchG durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zu gewährleisten. Die Maßnahmenblätter sind entsprechend anzupassen.*

Seitens des Vorhabenträgers wird die Beachtung und Umsetzung der Hinweise und Auflagen der Naturschutzbehörde zugesichert. Die Ausführungsplanung wird mit der Naturschutzbehörde einvernehmlich abgestimmt.

Mit diesem Beschluss wird die Beachtung und Umsetzung der Hinweise und Auflagen der Naturschutzbehörde verfügt. **Der Einwendung der Naturschutzbehörde wird mithin in vollem Umfang entsprochen.**

4) Die Senatorin für Finanzen hat keine Bedenken.

5) Die Verkehrsabteilung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat keine Bedenken.

6) Ortsamt / Beirat Seehausen

Von Seiten des Beirats werden die bereits vorgetragenen Einwendungen bestätigt. Darüber hinaus wird die Durchführung der Kohärenzmaßnahmen auf der anderen Weserseite abgelehnt und gefordert, der komplette Ausgleich müsse im Niedervieland erfolgen, weil hier auch der Eingriff geschehe. Seitens des Beirats wird angezweifelt, dass die vorgesehenen Kohä-

renzmaßnahmen für die Kompensation eines erheblichen Eingriffs ausreichend dimensioniert sind. Außerdem wird gefordert, dass die vorgesehenen Nutzungs- und Bewirtschaftsaufgaben nicht zu einer Existenzgefährdung der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe führen dürfe. Der Beirat ist der Auffassung, dass der Eingriff in den Naturhaushalt des Niedervielands bei einer Herstellung des Wesertunnels im Bohrverfahren wesentlich geringer ausfallen und demzufolge einen wesentlich geringeren naturschutzfachlichen Ausgleich erfordern würde.

Die Kompensation der beeinträchtigten Funktionen stellt besondere Anforderungen an die Eignung von Flächen. In Unterlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen (LBP), Kap. 7.3.2 ist ausführlich dargelegt, warum die zur Kompensation der aus dem Vorhaben A 281 BA 4 resultierenden Beeinträchtigungen nicht im Niedervieland umgesetzt werden können. Darauf wird verwiesen. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind entsprechend dem Auslegungsleitfaden der EU-Kommission (2007) vorrangig auf Flächen im räumlichen Verbund mit bestehenden Natura2000-Gebieten in Erwägung zu ziehen (Unterlage 12.6 Ausnahmeprüfung, Kapitel 6.2). Sie müssen über die ohnehin nach Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL erforderlichen Maßnahmen hinausgehen.

In den Maßnahmenblättern werden Eingriffsumfang und Umfang sowie Zielrichtung der Maßnahme gegenübergestellt. Die Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 18.10.2011 bestätigt, dass unter Berücksichtigung der von ihr gegebenen – und mit diesem Beschluss verfügenden – Hinweise und Auflagen die vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, die unterstellten Ziele zu erreichen. An der ausreichenden Dimensionierung der Kohärenzmaßnahmen besteht daher kein Zweifel.

Die landwirtschaftliche Nutzbarkeit der Flächen im Sommer wird sichergestellt, so dass eine Existenzgefährdung der landwirtschaftlichen Betriebe nicht zu befürchten ist. Dem Ziel der Eignung als Rasthabitat Rechnung tragend ist eine Bewirtschaftung (insbesondere Kurzrasigkeit im Spätsommer/Frühherbst) sogar ausdrücklich erwünscht.

Die Wahl einer Ausführung als Bohrtunnel stellt unter Berücksichtigung des Pflege- und Managementplans keinen wesentlichen Vorteil gegenüber einer Ausführung als Absenktunnel dar. Dies ist in der vorsorglich durchgeführten Ausnahmeprüfung dargelegt.

Der Einwand war somit zurückzuweisen.

7) Ortsamt / Beirat Blockland

Seitens des Beirats werden die im Blockland vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen abgelehnt. Grundsätzlich seien Ausgleichsmaßnahmen unmittelbar im Eingriffsbereich durchzuführen. Zudem würden die vorgesehenen Flächen in der Wummensieder Feldmark derzeit im Sinne der neuen Landschaftsschutzverordnung genutzt, was bei Änderung der Nutzungs- und Bewirtschaftsaufgaben gefährdet sei. Für die Erhaltung der landwirtschaftlichen Struktur des Gebietes sei dies nicht hinnehmbar. Entsprechende Probleme werden auch für die Flächen im Oberblockland geltend gemacht. Im Übrigen sei die Zusage der Naturschutzbehörde, dass in absehbarer Zeit auf Flächen des Blocklandes keine weiteren Eingriffe mit Auflagen geplant seien, Bestandteil der Zustimmung des Beirates zur neuen Landschaftsschutzverordnung Blockland gewesen.

Bei den im Blockland vorgesehenen Maßnahmen handelt es sich um Ersatzmaßnahmen. In Unterlage 12.1 der Planfeststellungsunterlagen (LBP) ist dargelegt, dass der im Zusammenhang mit dem Vorhaben entstehende Kompensationsbedarf nicht vollständig im Eingriffsraum umgesetzt werden kann. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dabei gleichgestellt (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind entsprechend dem Auslegungsleitfaden der EU-Kommission (2007) vorrangig auf Flächen im räumlichen Verbund mit bestehenden Natura2000-Gebieten in Erwägung zu ziehen (Unterlage 12.6 Ausnahmeprüfung, Kapitel 6.2). Dabei steht der Umfang der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung in direkter Beziehung zu der Anzahl und der Qualität der möglicherweise beeinträchtigten Elemente des betreffenden Gebietes. Sie müssen über die ohnehin nach Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL erforderlichen Maßnahmen hinausgehen. Die Kompensation der beeinträchtigten Funktionen

stellt mithin besondere Anforderungen an die Eignung der in Betracht kommenden Flächen. Die Fläche wurde auf dem Grundstücksmarkt angeboten und erworben. Sie ist inzwischen durch notariellen Vertrag zwischen dem bisherigen Eigentümer und der Straßenbauverwaltung gesichert. Die geplanten Maßnahmen stehen der Nutzung mit Milchviehhaltung und Weidetrieb nicht entgegen. Eine Gefährdung der landwirtschaftlichen Struktur des Gebietes ist somit nicht erkennbar.

Der Bedarf an Flächen mit einer Ausprägung entsprechend der erworbenen Flächen in der Wummensieder Feldmark war seinerzeit nicht absehbar. Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist aber keine wesentliche Einschränkung der bisherigen Nutzung (Milchviehhaltung mit Weidetrieb) verbunden, so dass einer weiteren Nutzung im Sinne der neuen Landschaftsschutzverordnung nichts entgegen steht.

Die Flächen im Oberblockland wurden im Zuge eines freiwilligen Landtauschverfahrens von der Bundesrepublik Deutschland als Kompensationsflächen für die A 281 erworben. Insofern ist auch bezüglich dieser Flächen keine Gefährdung der landwirtschaftlichen Struktur des Gebietes erkennbar.

Der Einwand war somit zurückzuweisen.

Nachstehender Absatz wird eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 unter „XII Begründung“ auf Seite 133 nach dem Absatz „Erörterung“

Erörterung im Rahmen der Abweichungsprüfung nach § 34 (3) BNatSchG

Gemäß § 17a Nr.5 FStRG hat die Anhörungsbehörde auf eine Erörterung verzichtet. Das Vorhaben wird infolge des ergänzenden Verfahrens inhaltlich nicht verändert, sondern im Zusammenhang mit einer entsprechenden Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung (lediglich) um naturschutzrechtliche Kohärenzmaßnahmen ergänzt. Die der Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung zugrunde liegenden Erwägungen selbst sind bereits in den Erörterungsterminen vom 22.4. bis 5.6.2009 auf der Grundlage einer entsprechenden schriftlichen Information des Antragstellers erörtert worden. Hinsichtlich der dort noch nicht erörterten naturschutzrechtlichen Kohärenzmaßnahmen war die Möglichkeit einer Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ausreichend. Eine Erörterung hätte hier keine zusätzlichen Erkenntnisse vermittelt. Dies gilt auch im Hinblick auf die in der Klageschrift vom 18.10.2010, Seite 15 ff., geltend gemachten Befangenheitsgründe. Denn durch die unabhängige und eigenständige Prüfung und Entscheidung der Planfeststellungsbehörde im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss und in dieser Ergänzung ist ein faires und neutrales Verfahren sichergestellt. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei weder politisch beeinflusst noch rechtlich beraten oder vertreten worden.

Nachstehende Absätze (bis „sofortige Vollziehung“) werden eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 auf Seite 115 im Anschluss an den vorstehenden Absatz „Begründung für die Durchführung einer Abweichungsprüfung nach § 34 (3) BNatSchG:“

Von dem nachstehenden Text werden nur die ersten drei Absätze direkt unter der Überschrift „Abweichungsprüfung“ (bis „Erhebliche Beeinträchtigungen“) ergänzend eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 auf Seite 48 zum Abschnitt 3.3, auf Seite 145 zum Abschnitt „Biologische Vielfalt“ sowie auf Seite 154 sowohl zum Abschnitt „EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland“ als auch zum drittletzten Absatz des Abschnittes „Gesamtbilanz der Maßnahme/Medienübergreifende Bewertung“

Abweichungsprüfung

Zwar wird im Planfeststellungsbeschluss (S. 115) auf der Grundlage der Verträglichkeitsprüfung davon ausgegangen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch den Bau oder den Betrieb der A 281 BA 4 zu erwarten sind. Die Verträglichkeit der geplanten Baumaßnahme mit den Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) auch als Besonderes Schutzgebiet gemäß Vogelschutzrichtlinie (VSchRL) im europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 sei mithin gegeben.

Aufgrund der sehr hohen Bedeutung der A 281 für Bremen hat der Vorhabenträger dennoch rein vorsorglich und äußerst hilfsweise einen Antrag auf Durchführung einer Abweichungsprüfung gestellt, um auch einer anderen Beurteilung der Erheblichkeit durch den zuständigen Senat des Bundesverwaltungsgerichtes gerecht werden zu können.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher ergänzend eine Abweichungsprüfung vorgenommen. Danach konnte - auch mit Annahme von erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch den Bau oder den Betrieb der A 281 BA 4 - das planfestgestellte Vorhaben zugelassen werden, weil es

1. aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 (3) Nr. 1 BNatSchG)

und

2. zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 (3) Nr. 2 BNatSchG)

und

3. die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorgesehen sind (§ 34 (5) BNatSchG).

Erhebliche Beeinträchtigungen

Entsprechend der Bewertungsmethodik können allenfalls die als „mittel“ bewerteten Beeinträchtigungen für die Feststellung einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgebietes in Betracht kommen. Dieses wurde insoweit im vorliegenden Antrag auf Durchführung einer Abweichungsprüfung hilfsweise unterstellt.

Durch das Vorhaben werden dauerhaft ca. 6,5 ha Fläche des EU-Vogelschutzgebietes in Anspruch genommen. Bei einer Gesamtfläche des Schutzgebietes von 1.331 ha entspricht dies einem Anteil von 0,49%.

Baubedingte Beeinträchtigungen, bei denen äußerst hilfsweise eine Erheblichkeit unterstellt wird

- Beeinträchtigungen durch optische Scheueffekte und Lärmimmissionen von Nahrungsgebieten der Sumpfohreule
- Beeinträchtigungen durch optische Scheueffekte und Lärmimmissionen von 2 Brutrevieren der Bekassine
- Beeinträchtigungen durch optische Scheueffekte und Lärmimmissionen von Rastvorkommen auf ca. 30 ha

Anlagebedingte Beeinträchtigungen, bei denen äußerst hilfsweise eine Erheblichkeit unterstellt wird

- Inanspruchnahme von Flächen durch Überbauung von 8 Brutrevieren des Blaukehlchens
- Inanspruchnahme von Flächen durch Überbauung von 1 Brutrevier der Bekassine.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2010 wird ausführlich dargestellt, dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für den Bau des 4. BA der A 281 vorliegen (S. 134):

Die Bundesautobahn A 281 ist als Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte im Lande Bremen. Mit der beabsichtigten Schließung des Bremer Auto-

bahnringes sollen die innerstädtischen Einfallstraßen erheblich entlastet und die Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm entscheidend gesenkt werden. Diese nordwestliche Eckverbindung dient ebenso der Entlastung der A 1 und der A 27 mit Bremer Kreuz sowie der Stephanibrücke im Zuge der B 6. Gleichzeitig entfaltet der Bau der Autobahn wesentliche Verbesserungen für den Wirtschafts- und Logistik-, aber auch den Tourismusstandort Bremen.

Von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen ist die störungsfreie Erreichbarkeit bestehender und geplanter Wirtschaftsstandorte. Qualitative Defizite in der Verkehrsinfrastruktur gehören zu den entscheidenden Investitionshemmnissen für Wirtschaftsansiedlungen. Der Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 4 hat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen höchste Priorität und ist auch für den niedersächsischen Wirtschaftsraum von sehr großer Bedeutung.

Ziel des 4. Bauabschnittes der A 281 ist es, die räumliche Barriere „Weser“ zu überwinden. Eine weitere Weserquerung mit ihrer Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz bedeutet eine entscheidende Verbesserung der Anbindung und damit der Entwicklungschancen des Güterverkehrszentrums, der Weserhäfen am linken und rechten Weserufer und des Flughafens Bremen. Mit der Fertigstellung des Bauabschnittes 4 entsteht im Zusammenhang mit den bereits unter Verkehr stehenden Bauabschnitten 3/1 und 2/1 und dem in Bau befindlichen Abschnitt 3/2 eine leistungsfähige Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz. Insgesamt wird durch die A 281 eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Fernstraßennetz sowie für große Teile der Bremer Gewerbe- und Industrieflächen erreicht und damit eine Stärkung Bremens und der Region.

Der Neubau der A 281 BA 4 ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 – ausgewiesen. Mit dem Lückenschluss zwischen dem bereits realisierten BA 1 und dem in Bau befindlichen BA 3/2 wird ein Verkehrswert für die Anbindung des GVZ an das Bundesfernstraßennetz geschaffen sowie die spätere Weiterführung der B 212n in Richtung Westen berücksichtigt.

Diesen wichtigen verkehrspolitischen Anliegen stehen Beeinträchtigungen von Belangen des europäischen Gebietsschutzes gegenüber, deren zuvor dargestellte Auswirkungen begrenzt sind. Bei der Anlage eines sehr strengen Maßstabs für die Verträglichkeit eines Vorhabens mag der Eingriff bereits als unverträglich erscheinen. Eine leistungsfähige Anbindung weiter Teile des Stadtgebietes von Bremen an das überörtliche Verkehrsnetz erweist sich jedoch als deutlich gewichtiger als die für die Naturschutzbelange hinzunehmenden Nachteile. Dabei kann auch berücksichtigt werden, dass die baubedingten Nachteile zeitlich begrenzt sind und nach Fertigstellung des Vorhabens überwiegend nicht mehr fortbestehen.

Zusammenfassend ist festzustellen, wie ebenso vom Vorhabenträger ausgeführt, dass die dargelegten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht nur im Allgemeinen, sondern auch bei einer konkreten Betrachtung der beeinträchtigten naturschutzrechtlichen Integritätsinteressen den mit dem Autobahnbau verbundenen Eingriff rechtfertigen.

Keine zumutbaren Alternativen

Konzeptalternativen zum Straßenneubau wurden bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung ausgeschieden.

Standortalternativen kamen aufgrund der Zwangspunkte für den Übergang an die BA 1 (nördlich der Weser) und BA 3/2 (südlich der Weser) nicht in Betracht. Eine Nullvariante ist bereits aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses ausgeschieden worden und wird daher nicht erneut unter der Alternativenprüfung betrachtet.

Es erfolgte eine Prüfung unterschiedlicher Linienalternativen.

Die planfestgestellte Linie der A 281 verläuft am Rand der bestehenden Altpfäfelder. Die Kreuzung der Weser erfolgt im Bereich der Stadtteile Seehausen / Hasenbüren. Nördlich der Weser verläuft sie über das Gelände der Stahlwerke und schließt an den bereits bestehenden Bauabschnitt 1 an.

Da sich die bauliche Entwicklung im Bereich Niedervieland mit dem GVZ, den Gewerbegebieten Niedervieland und Reedeich sowie der Baggergutdeponie an der im FNP dargestellten Lage der A 281 orientierte, grenzen der 3. und 4. BA der A 281 nördlich und östlich des Trassenverlaufes unmittelbar an gewerblich genutzte Gebiete. Westlich und südlich liegt das notifizierte EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ und teilweise das FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“.

Mit der Anschlussstelle Bremen-Strom einerseits und dem BA 1 andererseits liegen Zwangspunkte für den Verlauf des BA 4 vor. Für die Untersuchung von Linienvarianten kamen mithin lediglich noch Varianten im Bereich zwischen dem EU-Vogelschutzgebiet und der Baggergutdeponie in Betracht. Unter diesen Prämissen wurden drei Varianten im Hinblick auf eine mögliche weitere Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) betrachtet.

Linienalternativen - Variante 1

Variante 1 ist gegenüber der zur Planfeststellung beantragten Planung um ca. 20 m nach Osten verschoben. Damit werden weniger Flächen innerhalb des Schutzgebietes in Anspruch genommen als bei der vorgesehenen Planung. Die im Rahmen dieser Abweichungsprüfung unterstellten erheblichen Beeinträchtigungen von wertgebenden Brut- und Rastvogelarten werden sich durch die Trassenverschiebung der Variante 1 allerdings nicht wesentlich verringern. Bei Anlegung gleicher Maßstäbe für die Verträglichkeitsprüfung wäre somit bei der Variante 1 ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes zu unterstellen, sodass diese Variante aus dem FFH-Alternativenvergleich ausscheidet.

Linienalternativen - Variante 2

Variante 2 ist gegenüber der zur Planfeststellung beantragten Planung um ca. 150 m nach Osten verschoben. Damit werden weniger Flächen innerhalb des Schutzgebietes in Anspruch genommen als bei der vorgesehenen Planung. Die im Rahmen dieser Abweichungsprüfung unterstellten erheblichen Beeinträchtigungen von wertgebenden Brut- und Rastvogelarten werden sich durch die Trassenverschiebung der Variante 2 wesentlich verringern und die Erheblichkeitsschwelle unterschreiten. Es verbleiben daher bei der Variante 2 keine Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele, die mit den im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie festgestellten mittleren Beeinträchtigungen vergleichbar sind und für die hilfsweise unterstellt wurde, dass sie erhebliche Beeinträchtigungen verursachen.

Linienalternativen - Variante 3

Variante 3 ist gegenüber der zur Planfeststellung beantragten Planung um ca. 400 m nach Osten verschoben. Damit werden weniger Flächen innerhalb des Schutzgebietes in Anspruch genommen als bei der vorgesehenen Planung. Die im Rahmen dieser Abweichungsprüfung unterstellten erheblichen Beeinträchtigungen von wertgebenden Brut- und Rastvogelarten werden sich durch die Trassenverschiebung der Variante 3 wesentlich verringern und die Erheblichkeitsschwelle unterschreiten. Es verbleiben daher bei der Variante 3 keine Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele, die mit den im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie festgestellten mittleren Beeinträchtigungen vergleichbar sind und für die hilfsweise unterstellt wurde, dass sie erhebliche Beeinträchtigungen verursachen.

Technische Alternativen - Brücke/Tunnel oder Bohrtunnel/Absenktunnel

Es sind keine wesentlichen Vorteile eines Tunnels oder einer Brücke in Bezug auf Beeinträchtigungen von Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) erkennbar. Die Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele sind vergleichbar.

Die Wahl einer Ausführung als Bohrtunnel stellt in Bezug auf Beeinträchtigungen von Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) keinen wesentlichen Vorteil gegenüber einer Ausführung als Absenktunnel dar. Die Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele sind vergleichbar.

Weitere Untervarianten - Tunnelführung oder Einhausung ab AS Bremen-Strom

Eine Tunnelführung ab der AS Bremen-Strom ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden sehr hohen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten und der Tatsache, dass die wesentlichen Beeinträchtigungen durch die geplante Maßnahme zur Schadensbegrenzung (Verwallung in Richtung EU-VSG) bis unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt werden können, nicht zumutbar.

Eine Einhausung ab der AS Bremen-Strom ist unter Berücksichtigung der zu erwartenden sehr hohen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten und der Tatsache, dass es bei einer Einhausung nur sehr geringe Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) gibt, ebenfalls nicht zumutbar.

Nachstehende Absätze unter der Überschrift „FNP-Linie“ werden eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 auf Seite 28 unten, wobei der erste und der letzte Absatz des Beschlusstextes (s.27 bzw. s.28) unter „Flächennutzungsplanung/Vergleichsstudie“ zu streichen sind (auf Grund des Urteils des BVerwG vom 24.11.2010 zur A 281 BA 2/2), sowie auf Seite 155 nach dem zweiten Absatz unter „XV Linienführung/Alternativenprüfung“

FNP-Linie

Die planfestgestellte Trasse verstößt nicht gegen das Anpassungsgebot in § 7 BauGB. Die im Flächennutzungsplan 1983/1993 dargestellte Trasse erzeugt keine Bindungswirkung. Die Freie Hansestadt Bremen hat dazu in den beim BVerwG anhängigen Gerichtsverfahren - 9 A 23-27.10 - vorge tragen:

„Die Darstellung der Trasse der A 281 im Bereich des BA 4 hat keine Bindungswirkung, weil sie die Vogelschutzproblematik nicht abgearbeitet hat und eine Trasse ausweist, die in dem damals (noch) faktischen Vogelschutzgebiet gegen europarechtliche Anforderungen verstieß (...). Im Widerspruchsschreiben der obersten Landesstraßenbaubehörde vom 16.9.2011 ist dazu bereits folgendes ausgeführt:

„Die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse der A 281 im Bauabschnitt 4 durchschneidet das inzwischen in der Landschaftsschutzverordnung „Niedervieland-Wiedbrok-Stromer Feldmark“ vom 1.8.2006 ausgewiesene Vogelschutzgebiet (DE 2918-401). Die zeichnerische Darstellung weist eine Linienführung ohne Zusätze aus. Im Erläuterungsbericht zum FNP 1983 findet sich der Hinweis, dass die Weserquerung (BA 4) mittels eines Tunnels erfolgen soll. Einzelheiten zur Tunnelplanung werden nicht dargestellt. Insbesondere sind die Bauart des Tunnels, dessen Länge, dessen Abtauchpunkt im Flächennutzungsplan nicht behandelt. Das gilt sowohl für den zeichnerischen Teil als auch den Erläuterungsbericht.

Die sich aus dem Vogelschutz ergebenden europarechtlichen Fragestellungen sind im Verfahren der Aufstellung bzw. der Änderung des Flächennutzungsplans nicht aufgegriffen worden. Vor Inkrafttreten der Landschaftsschutzverordnung handelte es sich um ein faktisches Vogelschutzgebiet mit den sich daraus ergebenden Folgen (BVerwGE 120, 276). Die vorgenannten europarechtlichen Anforderungen müssen in die Auswahl der Trasse der A 281 BA 4 eingebracht werden. Da dies bisher im Rahmen der Flächennutzungsplanung nicht erfolgt ist, liegt darin eine durch das Europarecht vorgegebene Änderung des Sachverhalts, die den hier eingelegten Widerspruch rechtfertigt. Ein Einvernehmen mit der für die Stadtgemeinde Bremen handelnden Bürgerschaft lässt sich schon wegen der zu beachtenden Verfahrenserfordernisse (BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 -) kurzfristig nicht erreichen.

Im Vergleich zu dem im Flächennutzungsplan dargestellten Verlauf ist die planfestgestellte Linie aus der Sicht des Vogelschutzes eindeutig vorzuziehen, wie sich aus der Begründung der Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung ergibt. Die dort beschriebenen zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen für das Vogelschutzgebiet könnten nur durch eine das Vogelschutzgebiet durchgehende Untertunnelung mit einem Abtauchpunkt am nördlichen Rand der Baggergutdeponie vermieden werden (Bremische Bürgerschaft, Drs. 13/352 S v. 3.8.1993), was aber aus Kostengründen keine zumutbare Alternative darstellt (s. dort Kap. 4.2.3). Dabei kann offen bleiben, ob bei Anlegung entsprechend

strenger Maßstäbe eine solche Lösung trotz einer deutlich geringeren flächenmäßigen Inanspruchnahme des Vogelschutzgebietes und der verbleibenden mittelbaren Einwirkungen des Autobahnbetriebs auf das benachbarte Vogelschutzgebiet verträglich im Sinne europarechtlicher Anforderungen wäre.

Zudem sprechen städtebauliche Gründe für die planfestgestellte Linie, weil diese im Bereich einer einseitigen Bebauung mit entsprechend geringerer Grundstücksinanspruchnahme, einer geringeren Durchschneidung der Ortslage und in der Nähe des durch das Klärwerk vorbelasteten Bereichs geführt wird. Dass zugleich auch städtebauliche Gründe für die planfestgestellte Lösung sprechen, ergibt sich auch aus entsprechenden Untersuchungen, die im Rahmen des Vergleichs Brücke/Tunnel (Juni 2002) zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt worden sind.“

Der Flächennutzungsplan 1983 hat sich ebenso wie die 14. Änderung des Flächennutzungsplans (1993) mit Fragen des faktischen Vogelschutzgebietes (BVerwGE 120, 276 - Hochmoselquerung) nicht befasst. Er kann schon deshalb keine Bindungswirkungen nach § 7 BauGB entfalten. Immerhin werden auch bei der im Flächennutzungsplan dargestellten Trasse selbst bei einem Bohrverfahren „mit einem Abtauchpunkt am nördlichen Rand der Baggergutdeponie“ im Süden bis zu diesem Abtauchpunkt ca. 6,38 ha des Vogelschutzgebietes unmittelbar in Anspruch genommen (s. überreichte Kartenanlage). Hinzu kommen ca. 1 ha im Bereich zwischen Abtauchpunkt und Südportal (sie liegen bei 4 % Längsneigung der Trasse und einer Tieflage von -6 m mindestens ca. 150 m auseinander), sodass selbst bei einem „langen Bohrtunnel“ auf der im Flächennutzungsplan dargestellten Autobahntrasse (mit Mehrkosten von ca. 50 Mio. €) gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben eine größere unmittelbare Flächeninanspruchnahme von deutlich mehr als 7 ha erfolgen würde. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die im Flächennutzungsplan ausgewiesene Trasse im Gegensatz zur planfestgestellten Trasse auch im Bereich der Baggergutdeponie das Vogelschutzgebiet auf ganzer Länge in Anspruch nimmt, was aus der damaligen Sicht der Ausblendung der Vogelschutzbelange nicht problematisiert wurde, obwohl diese hätten beachtet werden müssen.

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse ließe sich ohne eine flächenmäßige Inanspruchnahme des Vogelschutzgebietes und weiterer Schutzgebiete nur verwirklichen, wenn ein Bohrtunnel mit der Portallage bereits im Bereich der Anschlussstelle HB-Strom beginnen, über weitere ca. 1 km entlang der Baggergutdeponie verlängert und über die gesamte Strecke bis zur nördlichen Seite der Weser (ArcelorMittal) geführt würde. Zugleich wäre damit auch die bereits im Bau befindliche Anschlussstelle HB-Strom in Frage gestellt. Derartige Fragen sind allerdings im Zuge der Aufstellung und Änderung des Flächennutzungsplans 1983/1993 weder gestellt noch beantwortet worden, weil der Vogelschutz und die sich daraus ergebenden europarechtlichen Anforderungen aus der damaligen Sicht weder im Jahr 1983 noch im Jahre 1993 eine Rolle spielte, obwohl sie in dieser Zeit bereits zu beachten waren. Auch wurde nicht ermittelt, wie das faktische Vogelschutzgebiet hätte abgegrenzt werden müssen, was aber Voraussetzung für eine Beurteilung der europarechtlichen Anforderungen des Gebietsschutzes gewesen wäre. Mit der späteren Meldung des Vogelschutzgebietes an die EU-Kommission und die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet hat die Beklagte die naturschutzfachliche Bedeutung des Gebietes anerkannt und dessen Schutzwürdigkeit dokumentiert (wie BVerwGE 120, 276 - Hochmoselbrücke). Immerhin wurde im Rahmen der 14. Änderung des Flächennutzungsplans (1993) durch die Aufgabe der im Flächennutzungsplan 1983 dargestellten gewerblichen Baufläche westlich der Autobahntrasse deutlich, dass es sich auch nach der damaligen Auffassung des Plangebers um ein naturschutzfachlich wertvolles Gebiet handelte, dessen Erhaltungsziele die Ausweisung gewerblicher Bauflächen nicht zuließen.

Eine Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung, zu der auch keinerlei Untersuchungen vorlagen, war zum damaligen Zeitpunkten allerdings ohnehin nicht möglich, weil die FFH-Richtlinie mit der Überleitungsvorschrift des Art. 7 FFH-RL noch nicht erlassen (1992) bzw. in deutsches Recht umgesetzt worden war (1998), so dass die (strenger) Anforderungen des Art. 4 IV Vogelschutz-RL einzuhalten waren.

Der Erläuterungsbericht der 14. Änderung des Flächennutzungsplans (1993) erklärt ausdrücklich, dass „die im Flächennutzungsplan 1983 bereits dargestellte Autobahnneckverbindung unverändert bleibt und deshalb nicht im Änderungsbereich enthalten ist“ (vgl. Ziff. C 3 des Erläuterungsberichts zur 14. Änderung des Flächennutzungsplans Bremen 1983 Teil A bis C mit Deckblatt in der durch die Bürgerschaft am 15.9.1993 beschlossenen Fassung Nr. 13/312 S). Damit ist auch der Beschluss des Senates vom 3.8.1993 (Drs. 13/352 S), der sich übrigens ebenfalls nicht mit der Vogelschutz-

problematik befasste, sondern ausschließlich durch Eingaben von Bewohnern aus dem Ortsteil Seehausen/Hasenbüren unter Hinweis auf deren Wohninteressen veranlasst war, nicht Gegenstand des Beschlusses über die 14. Änderung des Flächennutzungsplans geworden. Dies entsprach auch den offen gelegten Plänen 1991 sowie der erneuten Beteiligung im Jahre 1993. Dort ist auch gegenüber dem damals für die Auftragsverwaltung handelnden Amt für Straßen- und Brückenbau (ASB) im Zusammenhang mit einer erneuten Beteiligung klargestellt worden, dass „die Verkehrsfläche für die geplante A 281 auch im Teilstück Steertgrabensweg – Seehausen aus dem Änderungsbereich ausgeklammert worden (ist), da ihre linienbestimmte Lage, wie sie im FNP 1983 dargestellt worden ist, nicht verändert werden soll“ (vgl. Schreiben des Planungsamtes der Freien Hansestadt Bremen vom 17.3.1993, Blatt 65 R des Ordners 4 der Verwaltungsvorgänge zur 14. Änderung des Flächennutzungsplans). Diese Information ist unter demselben Datum auch an alle betroffenen Privateinwender versandt worden.

Von einer Verlängerung des Tunnels bis zum nördlichen Rand der Baggergutdeponie ist dort nicht die Rede – ebenso wenig von einem Bohrtunnel. In offener Bauweise würde aber ein Tunnel zu einer entsprechend großen Flächeninanspruchnahme des Vogelschutzgebietes nördlich der Baggergutdeponie führen. Unabhängig davon: Die erstmals in der Deputationsvorlage vom 19.5.1993 ins Spiel gebrachte Verschiebung des Abtauchpunktes auf den nördlichen Deponierand und der Beschluss des Senates vom 3.8.1993 (Drucksache 13/352 S) konnten keine Bindungen erzeugen, weil sie die bereits damals geltenden europarechtlichen Vorgaben nicht erkannt und nicht beachtet haben.

Bei der (nachträglichen) Festlegung der Länge des Tunnels und der Lage des Abtauchpunktes bzw. des Tunnelportals hätte es sich im Übrigen um eine wesentliche Änderung gehandelt, die in den ausgelegten Unterlagen nicht enthalten war und auch heute im Planwerk nicht enthalten ist. Der Flächennutzungsplan 1983 und die 14. Änderung des Flächennutzungsplans (1993) enthalten in ihrem zeichnerischen und textlichen Teil keine Darstellungen hinsichtlich der Lage von Absenkpunkt und Tunnelportal. Auch der Erläuterungsbericht, der allerdings ohnehin keine selbständigen (bindenden) Darstellungen enthält, weil er nicht Teil des Flächennutzungsplans ist (Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rdn. 419), sondern lediglich zur Auslegung der zeichnerischen oder textlichen Darstellungen dienen kann, befasst sich mit der Länge des Tunnels nicht, sondern erklärt, dass die Autobahntrasse nicht Gegenstand der 14. Änderung des Flächennutzungsplans ist. Andere im Verfahren erwogene Überlegungen sind nicht Gegenstand des („regelnden“ und damit) nach § 7 BauGB bindenden Teils der Darstellungen des Flächennutzungsplans. Eine solche Festlegung konnte auch deshalb nicht erfolgen, weil eine Änderung der Darstellungen im Sinne einer konkreten Festlegung dieser Punkte eine Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung (1991) bzw. eine erneute Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung (1993) vorausgesetzt hätte. ...

Zumindest wäre wegen der auf der Hand liegenden nachteiligen Auswirkungen auf Vogelschutzbelange eine Verträglichkeits- und ggf. Abweichungsprüfung erforderlich gewesen, die weder durchgeführt worden ist, noch wegen des Schutzstatus eines faktischen Vogelschutzgebietes zum damaligen Zeitpunkt durchgeführt werden konnte. Auch hätte, wenn eine flächenmäßige Inanspruchnahme des Vogelschutzgebietes hätte vermieden werden sollen, zum Schutz des nördlichen Teils des Vogelschutzgebietes und auch entlang der Baggerdeponie im Flächennutzungsplan auf ganzer Länge ein Bohrtunnel festgelegt werden müssen. Diese Fragen würden sich allerdings erst dann stellen, wenn der Flächennutzungsplan in seinen zeichnerischen oder textlichen Darstellungen Aussagen zum Absenkpunkt, zur Portallage und zu einem Bohrtunnel enthalten hätte, was nicht der Fall ist. Ohne die Festlegung eines auf der ganzen Länge von der Autobahnanschlussstelle AS Strom bis zur nördlichen Weserseite zu errichtenden Bohrtunnels würde die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse unmittelbar Flächen des Vogelschutzgebietes in Anspruch nehmen und wäre daher mit den strengen Anforderungen eines faktischen Vogelschutzgebietes nicht vereinbar.

Der Flächennutzungsplan der Beklagten entfaltet daher keine Bindungswirkung im Hinblick auf die dort dargestellte Trassierung, weil sie sich bei einer nicht auszuschließenden unmittelbaren Flächeninanspruchnahme von 6,38 ha (im Bereich der Baggergutdeponie) und bei offener Bauweise weiteren 20 ha (5 ha unmittelbare Flächeninanspruchnahme im sich anschließenden nördlichen Bereich und Entwertung weiterer Flächen östlich der Trasse einschließlich der Fläche der planfestgestellten Trasse von schätzungsweise zusätzlich 15 ha) mit den europarechtlichen Vorgaben eines faktischen Vogelschutzgebietes nicht vereinbaren lässt.“

Diesen Ausführungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis an. Eine Bindung an die im Flächennutzungsplan 1983/1993 dargestellte Trasse kann nur gegeben sein, wenn auch die Problematik eines damals faktischen Vogelschutzgebietes den Anforderungen des Europarechts entsprechend abgearbeitet worden wäre. Dies ist erkennbar nicht der Fall. Es mag dabei hier sogar offen bleiben, ob die damalige Erklärung der Deputation und des Senates zur Lage des Abtauchpunktes am nördlichen Rand der Baggerdeponie Gegenstand der Flächennutzungsplanung 1993 geworden ist. Denn auch bei einem derart verlängerten Tunnel wäre die Flächeninanspruchnahme entlang der Baggerdeponie immerhin noch ca. 7,5 ha. In einem faktischen Vogelschutzgebiet würde ein solcher Eingriff mit den strengen Maßstäben des Art. 4 Abs. 4 Vogelschutz-RL nicht vereinbar sein.

Im Übrigen mag – ohne dass es hier bei Tragfähigkeit des vorgenannten Gesichtspunktes entscheidend darauf ankäme - gelten: Die planfestgestellte Trasse weicht zwar um bis zu 200 m von der Darstellung im FNP ab, hält sich dabei aber im Rahmen des Entwicklungsgebotes, weil hinsichtlich der Linienfindung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstmalig die Belange des Schutzgebietes Niedervieland berücksichtigt wurden. So ist im FNP von 1983 im Bereich des heutigen EU-VSG (Vogelschutzgebiet) Niedervieland sogar noch „Gewerbliche Baufläche“ ausgewiesen. Im Rahmen der 14. Änderung des FNP (1993) wurde zwar diese Gewerbeflächenausweisung in Anerkennung der naturschutzfachlichen Bedeutung des Gebietes aufgehoben, hinsichtlich der Linienführung der A 281 aber wurde ausdrücklich keine Änderung vorgesehen. Eine Auseinandersetzung mit den widerstreitenden Belangen des Naturschutzes und der Verkehrsplanung erfolgte nicht. Es bleibt bei dem Hinweis im Erläuterungsbericht zum FNP 1983, dass die Weserquerung mittels eines Tunnels erfolgen solle. Nähere Informationen zur geplanten Ausgestaltung des Tunnels finden sich nicht. Es wird zwar im Rahmen der Beschlussfassung zur 14. Änderung des FNP auf der politischen Ebene der Wunsch nach einem relativ langen Tunnel mit einem Abtauchpunkt am nördlichen Rand der Baggergutdeponie diskutiert, diese Absicht findet aber keinen Eingang in die Beschlussfassung. In den Unterlagen sind auch keine Hinweise zu finden, die auf eine entsprechend beabsichtigte Änderung hinweisen - weder wurde eine Untersuchung der naturschutzfachlichen Gegebenheiten in Auftrag gegeben, noch wurden die Träger öffentlicher Belange angeschrieben oder das für Autobahnen zuständige Bundesverkehrsministerium (eine solche Festlegung hätte enorme finanzielle Folgewirkungen) diesbezüglich beteiligt. Die Anhörungsbehörde war nach umfangreicher Recherche während des Anhörungsverfahrens bereits zu der Schlussfolgerung gekommen, dass es sich lediglich um unverbindliche politische Willensbekundungen gehandelt hatte, und die Planfeststellungsbehörde konnte dieses Ergebnis vollumfänglich nachvollziehen. Auf Grundlage dieser als eindeutig beurteilten Aktenlage erfolgte somit im Beschluss keine Auseinandersetzung mit diesem Thema mehr.

Die exakte Linienführung auf Basis der FNP-Darstellung wäre ohnehin keine zielführende Alternative, da - im Gegensatz zur planfestgestellten Lösung - in Bezug auf den Endzustand des Vorhabens isolierte Restflächen des Vogelschutzgebietes in größerem Umfang (ca. 12,5 ha) östlich der Trasse verblieben. Diese Isolation würde zum völligen Funktionsverlust für das Vogelschutzgebiet führen. Eine weiter westlich der planfestgestellten Trasse liegende A 281, wie im FNP dargestellt, würde zudem näher an wertvollen Bereichen des EU-VSG liegen, würde das VSG auf größerer Länge durchlaufen und wäre daher mit potenziell deutlich stärkeren Auswirkungen verbunden.

Die vorgenannten zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen für das VSG könnten nur durch eine das VSG durchgehende Untertunnelung (entsprechend der politischen Diskussion von 1993 bei einem Abtauchpunkt am nördlichen Rand der Baggergutdeponie rd. 700 m länger) erreicht werden, was aber aus Kostengründen keine zumutbare Alternative darstellt.

Im Übrigen konnte der politische Wunsch nach einem Abtauchpunkt am nördlichen Rand der Baggergutdeponie für den Träger der Fachplanung schon deshalb keine Bindungswirkung entfalten, weil die Frage der Trassen- und Portallage nicht Gegenstand des in der Zeit vom 07.10.-07.11.1991 durchgeführten Beteiligungsverfahrens war (nach §§ 3 (2), 4 (2) BauGB) und die sich daraus ergebenden Kosten in einer voraussichtlichen Größenordnung von mindestens 50 Millionen Euro nicht in die Abwägung eingestellt und dort dokumentiert worden sind. Auch bei der ergänzenden Trägerbeteiligung vom März 1993 blieb es bei der Erklärung im Erläuterungsbericht, wonach die Linienführung der A 281 unverändert bleibe und deshalb nicht im Änderungsbereich enthalten sei.

Erst in der Deputationsvorlage vom 19.05.1993 wurde der Abtauchpunkt von Seiten des Senators für Umweltschutz und Stadtentwicklung ins Spiel gebracht. Allerdings ohne die sich daraus voraussichtlich ergebenden Kosten in Höhe von mindestens 50 Millionen Euro zu ermitteln und in die Abwägung dokumentiert einzustellen. Eine Beteiligung der Auftragsverwaltung hierzu hat nicht stattgefunden, so dass ein Widerspruch zu diesen Überlegungen nicht möglich war.

In der endgültig verabschiedeten Form der FNP-Änderung blieb die Linienführung im BA 4 entsprechend den Ausführungen im Erläuterungsbericht unverändert und war vor allem nicht Gegenstand des Änderungsbereichs. Dieses wurde den Einwendungsführern aus Seehausen auch als Ergebnis der Beratungen in der Bürgerschaft mit Schreiben vom 14.10.1993 mitgeteilt.

Von Seiten des Vorhabenträgers war davon ausgegangen worden, dass sich die Abweichungen von der im FNP dargestellten Trasse im Rahmen des Entwicklungsgebotes des § 8 (2) 1 BauGB halten, zumal erst im Planfeststellungsverfahren den europarechtlichen Vorgaben des Vogelschutzes entsprechen worden ist. Seitens der Anhörungs- wie auch der Planfeststellungsbehörde wurde ebenfalls die Auffassung vertreten, dass bei der Trassenuntersuchung und -festlegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Rahmen des Entwicklungsgebotes des § 8 (2) 1 BauGB nicht verlassen worden ist, insbesondere auch weil die Abweichungen ausschließlich zu geringeren Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet, zu einer geringeren Anzahl der unmittelbar betroffenen privaten Eigentümer sowie zu einer geringeren Beeinträchtigung städtebaulicher Belange führen sollten und tatsächlich geführt haben als die FNP-Trasse dies tun würde. Lediglich für den Fall einer anders lautenden rechtlichen Bewertung (obwohl hier deutlich andere Voraussetzungen vorliegen als die dem Urteil des BVerwG vom 24.11.2010 - 9A 13.09 zugrunde liegenden) wurde seitens des Vorhabenträgers Widerspruch gegen den FNP erhoben, weil im Falle einer unterstellten Bindungswirkung der FNP-Trasse aufgrund der seit 1983 und 1993 eingetretenen naturschutzrechtlichen Änderungen eine erhebliche Änderung der Sachlage (§ 7 BauGB) vorliegt.

Der zuständige Referent für Flächennutzungsplanung teilte daraufhin mit, dass der erhobene Widerspruch aufgrund der geltend gemachten Argumente nachvollzogen werden könne. Er verweist sogar bereits auf einen entsprechenden Aufstellungsbeschluss der zuständigen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 13.10.2011 zur Änderung des Flächennutzungsplanes.

Im Übrigen wird diese Auffassung auch durch das Schriftstück der Freien Hansestadt Bremen vom 27.10.2011 in den beim BVerwG anhängigen Gerichtsverfahren - 9 A 23-27.10 - bestätigt.

Ergebnis der Alternativenprüfung: Begründung der gewählten Lösung

Die FNP-Linie ist somit aufgrund der stärkeren Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes, des größeren Eingriffes in privates Eigentum sowie einer umfangreicheren Beeinträchtigung städtebaulicher Belange keine in Betracht kommende Alternative für den BA 4 der A 281. Die Linienalternative Variante 1 ist aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten für die Anpassungen der Baggergutdeponie und die damit verbundenen sehr geringen Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) nicht zumutbar. Außerdem ergeben sich Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes in vergleichbarem Umfang mit der Folge, dass diese Alternative auch aus diesen Gründen im FFH-Vergleich ausscheidet. Die Varianten 2 und 3 sind unter Berücksichtigung der zu erwartenden sehr hohen Kosten resultierend aus einer Inanspruchnahme der Baggergutdeponie, der Umplanung der Anschlussstelle Bremen-Strom und der Inanspruchnahme der unbedeutenden Deponie sowie der Nachteile für das Wohngebiet Seehausen trotz der damit verbundenen Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) ebenfalls nicht zumutbar. Die technischen Alternativen Brücke/Tunnel bzw. Bohrtunnel/Absenktunnel haben jeweils vergleichbare Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele und sind somit der gesamtplanerischen Abwägung zugänglich. Unter Berücksichtigung

der zu erwartenden sehr hohen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten sind eine Tunnelführung oder eine Einhausung ab der AS Bremen-Strom nicht zumutbar.

Als einzige zumutbare Alternative verbleibt daher das planfestgestellte Vorhaben.

Die Ziele des Vorhabens können unter Berücksichtigung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur mit dem planfestgestellten Vorhaben erreicht werden. Die Gründe überwiegen die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes.

Nachstehende Absätze unter der Überschrift „Bedeutung der Finanzierung“ werden eingefügt im Beschluss vom 30.06.2010 auf Seite 160 oben nach dem ersten Absatz

Bedeutung der Finanzierung

Es ist zwar beabsichtigt, das Vorhaben im Rahmen einer Privatfinanzierung als „F-Modell“ zu bauen und zu betreiben. Von der Verwirklichung dieses Modells ist das Projekt allerdings nach den Erklärungen des Vorhabenträgers, des Bundes und der Freien Hansestadt Bremen nicht abhängig. Sollte sich erweisen, dass das Vorhaben Weserquerung im Zuge der A 281 nicht durch eine Privatfinanzierung verwirklicht wird, würde die Maßnahme wie jede andere Bedarfsplanmaßnahme des vordringlichen Bedarfs behandelt und konventionell finanziert. Die Frage, ob das Vorhaben durch eine Privatfinanzierung verwirklicht wird, ist daher für seine Realisierung nicht entscheidend. Dieser Zusammenhang wird durch die Beispiele wie der bereits fertig gestellte Rügendamms bei Stralsund und die im Bau befindliche Hochmoselquerung bei Ürzig (BVerwGE 120, 276; OVG Koblenz, Urt. v. 8.11.2007 – 8 C 11523/06.OVG – DVBl 2008, 72) belegt. Beide Projekte sollten ursprünglich als F-Modell finanziert werden. Sie sind später auf eine Haushaltsfinanzierung umgestellt worden. Diese Auffassung ist vom Bundesverkehrsministerium nochmals ausdrücklich schriftlich bestätigt worden. Hinzu kommt: Durch die Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz hat der Gesetzgeber den Verkehrsbedarf für die Weserquerung festgestellt (wie BVerwG, Urt. v. 20.5.1999 – 4 A 12.98 – DVBl 1999, 1514 = BauR 1999, 1156 43, 46 f.). Durch die Genehmigung des RE-Entwurfs hat das Bundesverkehrsministerium mit Gesehenvermerk vom 20.7.2006 die Baukosten in Höhe von ca. 230 Mio. € und damit die Finanzierung auf konventioneller Grundlage bestätigt. Eine Privatfinanzierung ist demgegenüber nach diesem Erlass von einer positiven Prüfung einer Machbarkeitsstudie und einer noch zu erstellenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung abhängig, die nach Baurechtschaffung erfolgt. Von dieser Lage ist auch die Planfeststellungsbehörde ausgegangen. Würde das Vorhaben nicht durch eine Privatfinanzierung verwirklicht, steht eine konventionelle Finanzierung an, die ausweislich der Aufnahme in den Bedarfsplan des Bundes und den vorliegenden Erklärungen des Bundesverkehrsministeriums in dem dafür vorgesehenen Zeitrahmen gesichert ist.

Für die privatwirtschaftliche Realisierung des F-Modells „Weserquerung“ wurde bereits eine Anschubfinanzierung von 115 Mio. Euro als erforderlich bewertet, um trotz der hohen Baukosten eines Tunnels eine für einen privaten Investor akzeptable Refinanzierung über die Mauteinnahmen erreichen zu können. Bei einer Finanzierung auf konventioneller Grundlage wäre diesem Aspekt der Wirtschaftlichkeit naturgemäß eine mindestens ebenso große Bedeutung zuzumessen. Entsprechend dem Gebot einer wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel ist bei Vorliegen im Wesentlichen gleicher Alternativen die kostengünstigere Variante vorzuziehen. Dementsprechend hat der Aspekt der Wirtschaftlichkeit sowohl für die Realisierung des Tunnels als Privat- als auch als Haushaltsfinanzierung grundlegende Bedeutung. Weder beim Vergleich Brücke/Tunnel noch beim Vergleich Bohr-/E+A-Tunnel ergaben sich Ausschlusskriterien für eine Variante. Beim Vergleich Brücke/Tunnel lagen die Differenzen der geschätzten Kosten noch im Rahmen möglicher Schätzfehler, so dass trotzdem eine Entscheidung für den – eventuell geringfügig teureren – Tunnel erfolgte. Die umfangreichen und umfassend dokumentierten Kostenermittlungen für die Alternativen Bohr- und E+A-Tunnel belegen demgegenüber, dass der E+A-Tunnel sowohl bei den Investitions- als auch bei den Betriebskosten erheblich günstiger ist. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Ausführungsalternative E+A-Tunnel unter den gegebenen Rahmenbedingungen und unabhängig von der Art der Finanzierung alternativlos ist.

Es sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung umzusetzen.

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind entsprechend dem Auslegungslleitfaden der EU-Kommission (2007) vorrangig auf Flächen im räumlichen Verbund mit bestehenden Natura 2000-Gebieten in Erwägung zu ziehen. Hinsichtlich Art und Umfang der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung hat ein vollständiger Funktionsausgleich für das kohärente Netz Natura 2000 zu erfolgen (BMVBW 2004).

Vorliegend ist dabei darauf geachtet worden, dass die Maßnahmen den Schutz- und Erhaltungszielen der EU-VSG „Niedervieland“ (DE 2918-401) und „Blockland“ (DE 2818-401) sowie des FFH-Gebietes „Zentrales Blockland“ (DE2818-302) nicht entgegen stehen.

Der Umfang der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung steht in direkter Beziehung zu der Anzahl und der Qualität der möglicherweise beeinträchtigten Elemente des betreffenden Gebietes (d.h. u.a. dessen Struktur, Funktion und Bedeutung für die globale Kohärenz des Netzes Natura 2000) wie auch zu der erwarteten Wirksamkeit der Maßnahmen. Die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind mithin auf die betroffenen Funktionen abzustellen.

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung für die beeinträchtigten Rastvorkommen (Kiebitz, Goldregenpfeifer, Kornweihe, Kampfläufer) ist die Entwicklung von Grünlandlebensräumen im Zusammenhang mit der Aufreinigung von verlandeten Kleingewässern und/oder die Neuanlage von Flach- und Kleingewässern mit genutzten Ufern geeignet, so dass von den prognostizierten mittleren Beeinträchtigungen maximal geringe Beeinträchtigungen verbleiben. Die Maßnahmen werden in den Teilräumen „Wummensieder Feldmark“ im Blockland (ca. 10 ha) und im „Wiedbrok“ im Niedervieland (ca. 9 ha) umgesetzt.

Zwar sind es insgesamt 30 ha Rastvogellebensräume, für die eine erhebliche Beeinträchtigung unterstellt wird, aber der überwiegende Teil, nämlich 21 ha, werden lediglich temporär während der Bauzeit beeinträchtigt. Demgegenüber ist die Kohärenzmaßnahme aber auf Dauer angelegt und kompensiert damit die als erheblich unterstellten temporären Beeinträchtigungen vollständig. Durch die Umsetzung der Maßnahmen bleiben die unterstellten, durch das Vorhaben beeinträchtigten Funktionen kontinuierlich bestehen. Zudem wirken sich die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die beeinträchtigten Rastvorkommen im Wiedbrok und in der Wummensieder Feldmark auch auf die Nutzung umliegender Flächen durch Rastvögel positiv aus. Insgesamt wird deutlich, dass in diesem Fall daher ein geringeres Ausgleichsverhältnis als 1:1 zu einer vollständigen Kompensation der überwiegend temporären unterstellten Beeinträchtigungen ausreichend ist.

Als Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die beeinträchtigten Bruthabitate der Bekassine und des Blaukehlchens sowie von Nahrungshabitaten der Sumpfohreule werden in einem Raum von ca. 14,8 ha Größe im Oberblockland die Entwicklung von sehr extensiv genutzten Grünlandflächen sowie von Röhrichten umgesetzt.

Als Maßnahme zur Kohärenzsicherung für die beeinträchtigten Bruthabitate der Bekassine und von Nahrungshabitaten der Sumpfohreule ist die Entwicklung von sehr extensiv genutzten Grünlandlebensräumen geeignet, so dass von den prognostizierten mittleren Beeinträchtigungen maximal geringe Beeinträchtigungen verbleiben.

Die ermittelten mittleren Beeinträchtigungen des Blaukehlchens (Bruthabitate) und der Sumpfohreule (Nahrungshabitate) werden durch die Schaffung von Röhrichtstrukturen im Zusammenhang mit der Entwicklung von sehr extensiv genutztem Grünland soweit kompensiert, so dass maximal geringe Beeinträchtigungen verbleiben.

Wirksamkeit der Maßnahmen

Die Wirksamkeit der Maßnahmen kann sicher prognostiziert werden. Die Tragfähigkeit der Lebensräume für die betroffenen Arten, die Schutz- und Erhaltungsziel des jeweiligen Gebietes sind (Limikolen, Bekassine, Blaukehlchen), wird entsprechend erhöht.

Der Erfolg von Maßnahmen zur Haltung von Wasser auf Grünlandflächen während der Rastperiode ist durch mehrere Beispiele u.a. im Rastpolder Duntzenwerder aus dem Bremer Raum belegt.

Auch hinsichtlich der Entwicklung von Bruthabitaten konnten bspw. in der „E.ON-Ausgleichsfläche“ (ca. 18 ha) südlich Duntzenwerder im Außendeichsbereich der Ochtum im Jahr 2007 nach Umsetzung von Maßnahmen (Anlage von Blänken, periodisch erhöhte Wasserstände) 8 Brutpaare Kiebitz, 2 Brutpaare Rotschenkel und 1 Brutpaar Bekassine festgestellt werden. Im Jahr 2003 waren dort keine Limikolen festgestellt worden.

Bereits in den 70er Jahren brüteten im Blockland 8-10 Paare Sumpfohreulen, so dass das EU-Vogelschutzgebiet „Blockland“ als Gebiet für Maßnahmen zur Kohärenzsicherung für die Sumpfohreule gut geeignet ist.

Für die Akzeptanz der Maßnahme durch das Blaukehlchen kann ebenfalls eine sichere Prognose erfolgen. Hier ist insbesondere die Ausbreitung des Blaukehlchens im Niedervieland in den letzten Jahren aufgrund der Zunahme von Röhrichtstrukturen als Beispiel zu nennen.

Die zuständige Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die vorgesehenen Maßnahmen – unter Beachtung der mit diesem Beschluss verfügten Hinweise und Auflagen der Naturschutzbehörde - geeignet sind, die unterstellten Ziele zu erreichen und dass sie mit den Erhaltungszielen der Natura2000-Schutzgebiete „Niedervieland, Wiedbrok, Stromer Feldmark“ und „Blockland – Burgdammer Wiesen“ verträglich sind.

Sicherung und Kontrolle der Maßnahmen

Die Sicherung und Kontrolle der Maßnahmen zur Kohärenzsicherung ist gewährleistet.

Die Maßnahmen werden auf öffentlichen Flächen durchgeführt. Eine Sicherung der Flächen erfolgt über Vorverträge bzw. Kaufverträge.

Die detaillierte Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung unmittelbar anschließend an die Planfeststellung. Eine Funktionsfähigkeit der Maßnahme bei Durchführung des Eingriffs wird dadurch gewährleistet.

Die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung werden im Rahmen der Berichtspflichten über die Entwicklung der NATURA 2000-Gebiete gemäß Art. 17 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) überwacht.

Mit diesem Ergänzungsbeschluss wird die Durchführung der Kohärenzmaßnahmen - wie in den Antragsunterlagen beschrieben und in den ergänzten Planunterlagen dargestellt und unter Beachtung der Hinweise und Auflagen der Naturschutzbehörde in der Stellungnahme vom 18.10.2011 - verfügt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das planfestgestellte Vorhaben auch bei einer - rein vorsorglichen und äußerst hilfswesen - Annahme von erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch den Bau oder den Betrieb der A 281 BA 4 zugelassen werden kann, weil es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 (3) Nr. 1 BNatSchG), zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 (3) Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorgesehen sind (§ 34 (5) BNatSchG).

Sofortige Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planergänzungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung (§ 17e (2) Satz 1). Im Übrigen bleibt es gegenüber den Klägern des Verfahrens bei der im Verfahren abgegebenen Erklärung, dass bis zur Entscheidung des BVerwG in der Hauptsache keine Vollziehungsmaßnahmen betreffend das Planverfahren durchgeführt werden.

Rechtsmittelbelehrung

1. Rechtsbehelfserklärung für die Kläger des beim BVerwG anhängigen Klageverfahrens

Dieser ergänzende Planfeststellungsbeschluss wird durch entsprechende Umstellung der Klage Gegenstand des beim BVerwG anhängigen Klageverfahrens. Im Übrigen gilt bei entsprechend neuer oder stärkerer Betroffenheit die

2. Allgemeine Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden ergänzenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der Tag der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Behörde, mittels Postzustellungsurkunde bzw. nach Bekanntgabe durch öffentliche Auslegung.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Bremen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die nach Ablauf der vorgenannten Frist vorgebracht werden, kann das Gericht zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 (5) Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Falls die vorgenannten Fristen durch das Verschulden eines Bevollmächtigten versäumt werden sollten, so würde dessen Verschulden dem Kläger bzw. dem Antragsteller zugerechnet werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.

Als Bevollmächtigte sind nur die in § 67 Absatz 2 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) bezeichneten Personen zugelassen. Danach können die Beteiligten sich durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Vor dem Oberverwaltungsgericht sind auch die in Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe der Sätze 3, 5 und 7 des § 67 Absatz 4 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Hinweis:

Die Planunterlagen werden beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 73, 28195 Bremen, in der Zeit vom 24. November 2011 bis einschließlich 07. Dezember 2011 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in Raum 4.18 (4. Etage) werktäglich von 9.00 – 12.00 Uhr, außerdem Montag – Donnerstag von 14.00 – 16.00 Uhr sowie nach telefonischer Verabredung unter Telefonnr.: 361-97 33 während der Auslegungszeit eingesehen werden.

Gemäß § 74 Abs. 4 BremVwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

LS

gez. Pieper

Für die Ausfertigung:



Groneberg