

B e s c h l u s s v o r l a g e

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Sitzungsdatum</u>	<u>Öffentl. Sitzung (J/N)</u>	<u>Abstimmungsergebnis</u>		
			<u>Dafür</u>	<u>Dagegen</u>	<u>Enthalt.</u>
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	13.03.2008	Ja			
Verwaltungsausschuss	27.03.2008	Nein			

Betreff: Raumordnungsverfahren für den geplanten Neubau der Bundesautobahn A33 von der A33 / B51 N (OU Belm) bis zur A1 (nördlich Osnabrück)

Beschlussvorschlag:

Im Rahmen der Beteiligung am Raumordnungsverfahren wird seitens der Stadt Bramsche wie folgt Stellung genommen:

Die dem Raumordnungsverfahren zu Grunde liegende Vorzugsvariante stellt einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Durch die Stadt Bramsche aufzuzeigende öffentliche Belange sind durch die Zerschneidung zusammenhängender Waldflächen, die sämtlich im FNP dargestellt sind, berührt. Im südlichen Stadtgebiet ist zudem durch eine der Varianten eine Abbaufäche tangiert. Im Plangebiet befinden sich auf Flächen der Stadt Bramsche mehrere Kulturdenkmale, die bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind.

Die Vorzugsvariante IV durchschneidet das FFH-Gebiet „Fledermaus-Lebensraum Wiehengebirge“, welches unter anderem als Jagdgebiet für das „Große Mausohr“ beansprucht wird. Nach den Darstellungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung befindet sich das Jagdgebiet des „Großen Mausohres“ überwiegend in Waldparzellen mit gering ausgeprägter oder fehlender Strauch- und Krautschicht. Wegen der niedrigen Flugweise wird bei der Querung von Verkehrsstrassen von einem relativ hohen Gefährdungspotential ausgegangen.

Neben der Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie einer möglichst geringen Beeinträchtigung von FFH-Gebieten sollte allerdings der Schutz der im Planbereich lebenden Menschen vor zusätzlichem Verkehrslärm vorrangiges Planungsziel bei der Trassierung von Varianten sein.

Sachverhalt / Begründung:

Mit Schreiben vom 07.01.2008 hat der Landkreis Osnabrück das Raumordnungsverfahren für das oben genannte Vorhaben eingeleitet.

Das Raumordnungsverfahren hat gemäß § 12 NROG den Zweck festzustellen, ob raumbedeutsame Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen und wie raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen unter den Gesichtspunkten der Raumordnung aufeinander abgestimmt oder durchgeführt werden können. Die für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens erforderlichen Planunterlagen liegen der Stadt Bramsche zur Stellungnahme vor.

Danach bildet die Bundesautobahn A33 die großräumige Verbindung zwischen der A44 (Ruhrgebiet – Kassel) in Süden und der A1 (Dortmund – Bremen) im Norden. Sie verbindet die Industrieräume Thüringen und Sachsen sowie den Großraum Nordhessen mit Nord-West-Deutschland und den Häfen Bremen und Wilhelmshaven. Von den rund 100 km Gesamtlänge fehlt außer einem ca. 26 km langen Abschnitt zwischen der A2 bei Bielefeld und der B476 bei Borgholzhausen (dieser Abschnitt befindet sich zur Zeit im Anhörungsverfahren bei der Bezirksregierung Detmold) noch eine ca. 9 km lange Lücke im Raum Osnabrück. Die A33 endet vom Süden kommend zur Zeit in Osnabrück-Schinkel. Es ist eine Weiterführung als Teil der Ortsumgehung Belm im Zuge der Bundesstraße 51 n (neu) geplant. Das Fehlstück im BAB-Netz zwischen der A33 / B51 n (OU Belm) und der A1 soll durch den Neubau bzw. Weiterbau der A33 geschlossen werden. Ziel ist es, Ortsdurchfahrten zu entlasten und zur Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Abbau von Kapazitätsengpässen beizutragen.

Auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde unter anderem der Neubau der A33 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 (BVWP) in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Wegen des eingeschätzten sehr hohen Umweltrisikos wurde das Vorhaben aber gleichzeitig als Projekt mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft.

Im Rahmen der Linienplanung hat die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Osnabrück - bei der zuständigen Raumordnungsbehörde des Landkreises Osnabrück den Antrag auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (ROV) für den Neubau der A33 im Raum Osnabrück gestellt. Insofern dient das jetzt eingeleitete Raumordnungsverfahren zur Vorbereitung der Linienbestimmung nach § 16 Fernstraßengesetz.

Das geplante Vorhaben ist unter Ziffer 14.3 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) „Bau einer Bundesautobahn“ einzuordnen. Danach besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Die UVP ist integrierter Bestandteil der Raumverträglichkeitsprüfung und somit ein unselbstständiger Teil des beantragten Raumordnungsverfahrens. Da im Rahmen der Linienführung Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten (Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum, Kammolchbiotop Palsterkamp, Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück) zu erwarten sind, ist neben der UVP auch eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden.

Im Zuge der Planungen zur Linienfindung wurden im Vorfeld zu den 5 Trassenvarianten auch die Planungsalternativen „Nullvariante“ – kein Weiterbau der A33, sechsstreifiger Ausbau der A30 „Nullplus-Variante“ und eine „Nord-Ost-Alternative“ näher untersucht.

Aus Sicht der Planung stellt die Nullvariante keine Alternative zum Neubau der A33 dar. Bedingt durch den Lückenschluss zwischen Borgholzhausen und Bielefeld, dem allgemeinen Wachstum im Fernverkehr und strukturellem Wachstum im Stadt- und Umlandsgebiet von Osnabrück wird in der Prognose 2020 mit größeren Verkehrszunahmen auf der A 33, der A 30 und der A 1 gerechnet. Da die höchsten Verkehrsstärken auf der A 30 bereits heute zwischen der Anschlussstelle (AS) Osnabrück-Hellern und dem Autobahnkreuz (AK) Osnabrück-Süd auftreten, wird in diesem Streckenabschnitt bei weiterem Verkehrszuwachs insbesondere auch wegen der dichten Anschlussstellenfolge im Prognose-Null-Fall 2020 mit einem regelmäßigen Zusammenbruch des Verkehrsflusses gerechnet.

Nach Darstellung der Verkehrsuntersuchung wird der erwartete verkehrliche Effekt für die überregionalen und regionalen Verkehrsbeziehungen auch bei einem alleinigen sechsstreifigen Ausbau der A 30 (Nullplus-Variante) nur geringfügig erreicht. Das Verkehrsgutachten kommt daher zu dem Ergebnis, dass die verkehrlichen Ziele, die laut BVWP mit dem Neubau der A 33 verbunden sind, durch einem sechsstreifigen Ausbau der A 30 nicht erreicht werden und dieser somit auch keine verkehrliche Alternative darstellt.

Somit stellen auch unter Berücksichtigung städtischer Belange sowohl die Null-Variante als auch die Nullplus-Variante keine sinnvollen Alternativen gegenüber dem Neubau der A 33 dar.

Die Nord-Ost-Alternative wurde als zusätzliche Trassenvariante entwickelt, um den Prüfanforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des BVWP gerecht zu werden. Da sie östlich des FFH-Gebietes „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ verläuft, berührt sie dieses zwar nicht, es muss jedoch wegen der nahen Lage zu diesem Gebiet von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen werden. Das Gleiche gilt für das FFH-Gebiet „Mausohr-Wochenstubegebiet Kirche Engter“, da nach heutigen Erkenntnissen der überwiegende Teil der Population den Kirchturm in Richtung Osten verlässt. Durch die annähernde Verdoppelung der Baukosten aufgrund der deutlich längeren Trassenführung ergibt sich aus verkehrswirtschaftlicher Sicht ein wesentlich schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis, sodass hier – auch aus Sicht städtischer Belange - ebenfalls nicht von einer Alternative zu den Hauptvarianten ausgegangen wird.

Zur Linienfindung wurden im Untersuchungsgebiet die Hauptvarianten I bis V untersucht und bewertet.

Der Anschluss an die A 1 erfolgt für die Varianten I und III etwa 500 m nördlich der L109, für die Varianten II und IV im Bereich des Wiehengebirges auf Höhe des Vossberges und für die Variante V im Wiehengebirgsbereich Frankensundern. Der Verlauf der Hauptvarianten ist im beigefügten Kartenausschnitt dargestellt, dabei tangieren die Varianten I bis III das Gebiet der Stadt Bramsche nicht, die Variante IV den südlichen Randbereich des Stadtgebietes und die Variante V das Stadtgebiet im Bereich Frankensundern.

Im Rahmen der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren vom 18.03.2005 wurde der Suchraum für mögliche Trassenführungen sowie das Untersuchungsgebiet für die UVP festgelegt. Der Suchraum, der mit dem Untersuchungsgebiet der UVP gleichgesetzt wird, befindet sich zum überwiegenden Teil in den Gemeinden Wallenhorst und Belm sowie in der Stadt Bramsche. Der südwestliche Bereich liegt im Gebiet der kreisfreien Stadt Osnabrück. Die Abgrenzung des Suchraumes bzw. des Untersuchungsgebietes ist im beigefügten Lageplan gekennzeichnet.

Das Untersuchungsgebiet wird im nördlichen Teil durch das Wiehengebirge mit seinen Waldflächen dominiert, der mittlere Bereich ist geprägt vom Niederungsbereich der Nette bzw. der Ruller Flut und im südlichen Teil schließt sich das wald- und ackerreiche Schleddehauser Hügelland an. Eingebettet in diese vielfältige Landschaft sind die Siedlungs- und Streusiedlungsflächen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich die FFH-Gebiete „Kammolch-Biotop Palsterkamp“ sowie „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“. Darüber hinaus befinden sich in der direkten und weiteren Umgebung die Fledermaus-Quartiere „Piesbergstollen“ sowie das „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“, welches die Wochenstuben in Belm und in Engter zusammenfasst.

Weite Teile des Untersuchungsgebietes sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Insgesamt befinden sich 7 flächige bzw. punktuelle Naturdenkmale im Untersuchungsgebiet. Nach der Kartierung der nach § 28a und b NNatG besonders geschützten Biotope wurden insgesamt 41 Biotope als schutzwürdig eingestuft. Es handelt sich überwiegend um Feuchtwälder, Feuchtwiesen, Stillgewässer und naturnahe Gewässerabschnitte.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind Teilbereiche als Wasserschutzgebiete ausgewiesen (Wasserschutzgebiet Belm, Lechtingen und Engter-Niewedde). Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Osnabrück stellt als Ergänzung zum Wasserschutzgebiet Belm einen großen Teil des südlichen Untersuchungsgebietes als Vorranggebiet für Wassergewinnung dar. Darüber hinaus sind Teilbereiche des Untersuchungsgebietes im RROP als Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung (Ton) und für „Ruhige Erholung in Natur und Landschaft“ sowie weite Teile als Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft gekennzeichnet. Gleichzeitig ist der Lückenschluss der A 33 im RROP als erforderlich mit weiterem Ab-

stimmungsbedarf dargestellt, wobei der Trassenverlauf in Anlehnung an die Variante V nördlich des Vorranggebietes für Rohstoffgewinnung geführt wird.

Der Untersuchungsraum wird im Flächennutzungsplan der Stadt Bramsche als zusammenhängende Waldfläche dargestellt. Zudem wird durch die Varianten IV und V eine im FNP für den Bodenabbau ausgewiesene Fläche tangiert.

Im Rahmen der UVP wurden das Schutzgut „Mensch“ mit den Teilschutzgütern Wohnen und Erholen sowie die Schutzgüter „Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser Klima/Luft, Landschaft“ und das Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ beschrieben und im Hinblick auf die Hauptvarianten I bis V untersucht und bewertet.

Die Varianten IV und V zerschneiden im Gebiet der Stadt Bramsche das im FNP dargestellte zusammenhängende Waldgebiet und tangieren eine Fläche für den Bodenabbau. Darüber hinaus stellt der FNP im Untersuchungsgebiet mehrere Kulturdenkmale nachrichtlich dar.

Des Weiteren liegen Teilbereiche des Naturparkes Terra vita einschließlich der für die Erholung regional und überregional bedeutsamen Rad- und Wanderwege innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Das Ergebnis des schutzgutübergreifenden Variantenvergleichs stellt die Variante IV in der Gesamtbetrachtung als Vorzugsvariante dar. Danach schließen sich mit Abstand die Varianten II, III und I an. Die Variante V erreicht mit einem Abstand gegenüber der Variante I den ungünstigsten Vergleichswert.

Zweifellos stellt der Neubau der A 33 einen erheblichen Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild dar. Gemäß § 6 Abs. 3 (2) UVPG hat der Vorhabenträger Maßnahmen aufzuzeigen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder soweit möglich kompensiert werden können. Im Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren und in der UVS, die der Linienfindung dienen, werden maßstabsbedingt auf dieser Planungsebene allgemeine Aussagen zu Art und Qualität der Maßnahmen getroffen. Im Ergebnis der UVS wird unter den untersuchten Varianten die Variante IV als die aus Umweltgesichtspunkten günstigste Trassenführung herausgestellt. Die konkrete qualitative und quantitative Ermittlung und Darstellung der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt für die gewählte Variante erst im Rahmen der detaillierten landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP) auf der Ebene der Planfeststellung.

Auf der Ebene des Raumordnungsverfahrens wurde lediglich eine überschlägige Berechnung des für die einzelnen Varianten erforderlichen Kompensationsflächenbedarfs vorgenommen. Danach ist für die Vorzugsvariante IV ein überschlägiger Kompensationsflächenbedarf von 67,94 ha ermittelt worden. Dem gegenüber weisen die Varianten I und III mit 60,07 ha und 61,09 ha den geringsten Kompensationsflächenbedarf auf. Für die Varianten II und V ist der Kompensationsflächenbedarf mit 70,32ha und 77,28 ha am höchsten.

Als Suchräume für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen werden die Netteniederung bzw. die Ruller Flut sowie die Waldbereiche des Wiehengebirgskamm genannt. Für die Linienfindung werden die Varianten schutzgutübergreifend mit einander verglichen. Die Ergebnisse zeigen einen Vorteil für die Variante IV gegenüber den Varianten I, II, III und V. Nach Einschätzung der Gutachter liegen die Vorteile bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere sowie in einem Vorteil im Teilschutzgut Menschen-Wohnen. Die Variante IV wird somit unter UVP-Gesichtspunkten als Vorzugsvariante empfohlen.

Trotz Empfehlung als Vorzugsvariante durchschneidet die Variante IV das FFH-Gebiet „Fleidermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“, welches als zusammenhängende Waldfläche u.a. als Jagdgebiet für das „Große Mausohr dient. Nach den Darstellungen der FFH-Verträglichkeitsprüfung befindet sich das Jagdgebiet des „Großen Mausohres“ überwiegend in Waldparzellen mit gering ausgeprägter oder fehlender Strauch- und Krautschicht. Wegen der niedrigen Flugweise wird bei Querung von Verkehrsstrassen von einem relativ hohen Gefährdungspotential ausgegangen. Gleichzeitig werden dadurch zusammenhängende Waldflächen erheblich beeinträchtigt und in ihrer Bedeutung für ruhige Erholung in Natur und Landschaft gestört. Aus Sicht der Stadt Bramsche sollte eine Minimierung der Zerschneidung der Waldflächen angestrebt werden. Dabei muss der Schutz der Anwohner gleichwohl – notfalls durch aktive Schallschutzmaßnahmen – gewährleistet sein.

Auf dieser Grundlage sollte daher geprüft werden, ob eine Verlagerung der Vorzugsvariante nach Süden möglich ist. Die damit verbundenen höheren Kosten sind aus Sicht der Stadt Bramsche durch die deutlich geringere Beeinträchtigung des FFH-Gebietes und der zusammenhängenden Waldflächen vertretbar.

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens mit der landesplanerischen Feststellung einer Trasse schließt sich in einer weiteren Planungsebene das Planfeststellungsverfahren an. Im Rahmen dieses Verfahrens erfolgt für die Vorzugsvariante eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Vereine und Verbände sowie betroffener Bürger.