

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Kreisgruppe Nienburg
Stettiner Straße 2A, 31582 Nienburg



**Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.**

Kreisgruppe Nienburg
Stettiner Straße 2 A
31582 Nienburg
Tel. +49 5021 14499

[kreisgruppe@bund-
nienburg.de](mailto:kreisgruppe@bund-nienburg.de)
www.bund-nienburg.de

Landkreis Nienburg/Weser
Fachbereich Recht
Kreishaus am Schloßplatz
31582 Nienburg

kommunalaufsicht@kreis-ni.de

Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND, Kreisgruppe Nienburg, zum Planfeststellungsverfahren „2+1“- Ausbau im Zuge der Bundesstraße 214 zwischen Borstel und der B 6“, P-Nr. 299527.

Diese Stellungnahme wird auch im Namen des BUND-Landesverbandes Niedersachsen abgegeben.

Vorbemerkung: Der renommierte Automobilmanager Daniel Goeudevert wusste es: **„Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten.“** Er formulierte damit lediglich, was etliche Studien immer wieder belegen: Neue Straßen oder deren Verbreiterung verursachen mehr Verkehr. Damit entlasten sie die Verkehrssituation nicht und zerstören die Natur. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wachsen zudem Energieverbrauch und Kosten für den Erhalt der Infrastruktur.

Unser Fazit: Wir lehnen den Ausbau des o.g. Streckenabschnitts komplett ab. Die vorgelegte Planung ist fehlerhaft und nur mäßig bemüht, die Notwendigkeit für das 12-Millionen-Euro-Projekt zu belegen. Stattdessen soll mitten in einem der wenigen Waldgebiete dieser Region weiterer Wald geopfert und Lebensräume seltener Tierarten, für deren Erhalt Deutschland aufgrund internationaler Verpflichtungen eine besondere Verantwortung trägt, zerstört werden.

Begründung: Laut der den Planunterlagen beigefügten Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) erhielt die B 214 bezogen auf das Strategische Netz Niedersachsens – im Gegensatz zur B 6 - keine maßgebende Bedeutung, weil die tangierenden Bundesautobahnen den vergleichsweise schwach strukturierten

Spenden- und Geschäftskonto
Sparkasse Nienburg
IBAN DE45 2565 0106 0000 3817 23
BIC NOLADE21NIB

Vereinsregister
Berlin VR 21148 B
Steuernummer
27/026/35703
USt-ID-Nr.
DE 216308839

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucher-
schutzverband sowie eine anerkannte Umwelt-
und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG.
Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerab-
zugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an
den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

Raum ausreichend erschließen.

Weiter heißt es dort: „Die Verkehrsnachfrage weist für den betrachteten Streckenzug der B 214 im Landesvergleich keine besonders hohen Werte auf. Das gilt auch für die Streckenabschnitte, die die B 214 an die beiden Bundesautobahnen anbinden. Die höchsten Werte treten im Umkreis der direkt erschlossenen Mittelzentren Nienburg, Sulingen und Diepholz auf. Landesweit bedeutende Relationen im Wirtschaftsverkehr treten auf dem betrachteten Streckenzug der B 214 vermutlich nur untergeordnet auf, ansonsten wäre die B 214 Bestandteil des Strategischen Netzes.“
Lediglich „regional bedeutende Relationen im Wirtschaftsverkehr treten auf“.

Schon diese zentrale Aussage der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung stellt klar, dass ein Ausbau überflüssig und nicht zu begründen ist.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist anzustreben, Unfallhäufungsstellen abzubauen, heißt es weiter in der Untersuchung. Auch im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfs heißt es dann auf Seite 11, dass „durch die geplanten Maßnahmen in diesem Teilabschnitt ... die Verkehrssicherheit deutlich verbessert“ werde.

Diese Behauptung unterschlägt zwei Fakten: Denn zum einen handelt es sich bei der hier in Rede stehenden 4,2 km lange Strecke um den offenbar bereits heute unfallärmsten Abschnitt des gesamten Ausbaus von 129 km Länge. Das zeigt auch die Verkehrswirtschaftliche Untersuchung: Zwischen B 6 und Borstel seien „keine relevanten Unfallkosten“ bekannt. Die Strecke taucht in der Liste jener unfallträchtigen und zu entschärfenden Abschnitte deshalb auch gar nicht erst auf. Schon aus dieser an sich erfreulichen Bilanz bezüglich des Unfallgeschehens, dessen Reduzierung ja angeblich das Ziel sein soll, kann überhaupt keine Rechtfertigung für den Ausbau eines Straßenabschnitts hergeleitet werden, der gerade erst 2024 mit mehrmonatiger Sperrung aufwendig saniert wurde und nun schon wieder rekonstruiert werden soll. Jeder Beobachter muss sich sofort die Frage stellen, warum an dieser Stelle binnen kurzer Zeit zweimal Millionen Euro investiert werden sollen. Das hat was von einem Schildbürgerstreich.

Und zum anderen, so heißt es weiter auf Seite 74 der VWU, befindet sich „zwischen Sulingen und Nienburg ... der größte Anteil an Überholmöglichkeiten“, und zwar bereits heute!

Überdies werde, heißt es weiter, auch nach Ausbau nirgends die „anzustrebende Pkw-Reisegeschwindigkeit“ erreicht. Schon gar nicht in Abschnitt 3: „Die Differenz zwischen der anzustrebenden Geschwindigkeit und der berechneten mittleren Pkw-Geschwindigkeit ist mit rd. 4 km/h am geringsten“. Warum sie deshalb dennoch durchgesetzt und ein veritabler Schaden an der Natur angerichtet werden soll, erschließt sich nicht und wird an keiner Stelle begründet. Sie ist aus Sicht des BUND nicht zu rechtfertigen. Hinzu kommt, dass die „anzustrebende Reisegeschwindigkeit“ vollkommen willkürlich angenommen wird und keinerlei objektiven Kriterien folgt - oder gar folgen kann.

Interessanterweise gehen auch die Planungsunterlagen deshalb in ihrem „Fazit“ davon aus, dass der Abschnitt B6/Borstel keine Vorrangigkeit besitzt:

Wörtlich heißt es in der VWU: „Fazit: Aus dieser Gesamtbetrachtung ergibt sich ein vorrangiger Handlungsbedarf in Abschnitt 4 und - Abschnitt 1“... Und damit eben gerade nicht im Ausbau-Abschnitt 3, da hier eine Verbesserung im gerade mal Sekundenbereich zu erwarten ist.

Dieser vermeintliche Zeitgewinn wird zudem komplett an der nächsten Tempolimit-Zone respektive Ortsdurchfahrt absorbiert. Da der gesamte Streckenverlauf überwiegend aus solchen Geschwindigkeits-reduzierten Abschnitten (Ortschaften, Kreuzungen etc.) besteht, stellt sich die Frage, was der Ausbau auf einem vergleichsweise kurzen Verlauf bringen soll, da sich ein momentaner etwaiger Zeitgewinn sofort nivelliert.

Die Planung selbst baut weitere dieser Hindernisse ein, in dem sie zwei Ampelanlagen vorsieht: So erhalte der „Knotenpunkt B214 / K34 eine Lichtsignalanlage, wodurch eine gesicherte Querung der B 214, durch Fußgänger und Radfahrer gewährleistet wird. Der Knotenpunkt B214 / K29 erhält für Fußgänger und Radfahrer eine Bedarfslichtsignalanlage“. Das ist natürlich im Sinne der Radfahrer und Fußgänger überaus zu begrüßen! Durch diese Signaltechnik aber wird der Verkehrsfluss stärker gehemmt als bisher und die gesamte Planung ad absurdum geführt.

Die auf 12 Millionen Euro bezifferten Baukosten werden sich dann als komplette Fehlinvestition herausstellen und einen nicht wieder gut zu machenden Flurschaden hinterlassen.

Für einen auf derartig dünnen Argumenten aufgebauten Ausbau, für den selbst das zugrundeliegende Gutachten keinen besonderen Vorrang erkennt, kann es nicht angehen,

dass mitten im Landschaftsschutzgebiet LSG NI 43 „Weberkuhle-Kaiserberg Hunderte von Bäumen gefällt werden und die Perfektionierung der Zerschneidung des mit 1300 Hektar einzigen größeren Waldgebietes der sehr waldarmen Region (LK Nienburg Waldanteil 18,7 Prozent, LK Diepholz 9 Prozent) zugelassen wird.

Demgegenüber ist das Gebiet der Weberkuhle im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Nienburg als Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen – eine Absicht, die durch die vorliegende Planung konterkariert wird.

— Dass dieses Waldgebiet eine besondere Bedeutung für etliche Arten besitzt, ob die extrem seltenen Kammolche oder die stark gefährdeten, sehr sensibel auf Veränderungen in Buchenwaldstrukturen reagierenden Waldlaubsänger, zeigen nicht nur die im Planungszusammenhang erstellten Erhebungen. Denn die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erhobenen Daten werden gestützt und in Teilen übertroffen durch die Erfassungen im Monitoring häufiger Brutvogelarten MhB (gerade, was die gefährdeten Waldlaubsängervorkommen anbelangt) sowie durch die im Monitoring seltener Brutvogelarten erfassten Brutvorkommen von Klein-, Mittel- und Schwarzspecht, beide Programme werden vom Dachverband Deutscher Avifaunisten dda geführt und sind anerkannte Grundlage staatlichen Handelns.

— Das MhB-Erfassungsgebiet NI 248 Weberkuhle grenzt nördlich in diesem Planungsabschnitt unmittelbar an die B 214, die Spechtereassungen Sp-NI-067 und Sp-Ni-068 befinden sich südlich der B 214 und reichen sehr nah an die Bundesstraße heran. Mitarbeiter des BUND-Nienburg sind an diesen Programmen seit Jahren aktiv beteiligt und führen diese Erhebungen durch.

Die Daten belegen beidseits der B 214 eine angesichts des geringen durchschnittlichen Alters der Wälder von nur 80 Jahren eine ungewöhnliche Dichte an Schwarzspecht Brutrevieren, die hauptsächlich, aber nicht nur durch die im Bestand befindlichen Altbuchen gestützt wird. Einige dieser Altbuchen und Alteichen, die auch wesentlich für das Überleben des Mittelspechts in dieser Gegend sind, sollen für den Straßenausbau gefällt werden, was der BUND strikt ablehnt.

Gerade auch der Mittelspecht, der ebenfalls eher an älteres Holz gebunden ist, brütet in den Wäldern beidseits des Planungsraums und wurde in beiden o.g. Monitorings regelmäßig nachgewiesen. Es bestehen gute Aussichten, dass beide Spechtarten ihr Brutareal vor dem

Hintergrund der von der Landesforstverwaltung angestrebten Waldentwicklung stabilisieren und ausdehnen können. Der Ausbau der Bundesstraße in diesem Gebiet würde sich extrem nachteilig auf diese Entwicklung auswirken.

Hervorzuheben ist, dass es sich beim Mittelspecht um eine Vogelart handelt, deren Verbreitungsschwerpunkt in Deutschland liegt. Der Mittelspecht lebt ausschließlich in Europa: Sein Verbreitungsgebiet geht nicht über Baltikum, Kaspisches Meer und Mittelmeer hinaus. Von seinen nur 45 000 Brutpaaren lebt ein **Großteil in Deutschland**. Er gehört damit zu einer Art, für deren Erhalt Deutschland eine extrem große internationale Verantwortung trägt.

Die Bundesrepublik ist also – ähnlich wie beim Rotmilan – vor dem Hintergrund internationaler Abkommen sowie der EU-Vogelschutz-Richtlinie verpflichtet, dem Schutz gerade dieser Vogelart einen sehr hohen Stellenwert zu garantieren. Der Ausbau der B 214 würde diese Verpflichtung untergraben.

Die Gefährdung der Lebensräume durch den Straßenausbau der B 214 kann aus unserer Sicht auch nicht durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden, da die z.B. für die o.g. Arten benötigten Habitats alleinstellenfalls über sehr lange Zeiträume wieder entstehen können. Sie gehen erstmal verloren, wodurch das Überleben dieser Art in dieser Region in Frage gestellt wird.

Der Feststellungsentwurf selbst geht von erheblichen Auswirkungen für gefährdete, geschützte oder, wie im Falle des Kammmolchs, streng geschützte Arten aus. Zitat: „Artenschutzrechtlich relevante Tierarten im Untersuchungsgebiet sind zum einen die vorkommenden Vogelarten (21 Arten in der offenen Agrarlandschaft, 53 Arten im Waldbestand) sowie die erfassten Fledermausarten (fünf Arten in der offenen Agrarlandschaft, elf Arten im Waldbestand).

Zudem wurde bei der Erfassung der Amphibien u. a. der streng geschützte Kammmolch nachgewiesen. Artenschutzrechtliche Konflikte können sich im Zuge des Vorhabens somit durch den Lebensraumverlust und die Störung/Verletzung/Tötung von im Eingriffsbereich vorkommenden Vogel- und Fledermausarten sowie des Kammmolchs ergeben.“

Die Gefährdung dieser und anderer Arten (Fledermäuse, Ameisen ...), für die keine oder nur völlig unzureichende Kompensationen angeboten werden, ist aus Sicht der BUND nicht

hinnehmbar. Wir begrüßen in diesem Kontext den Vorschlag der Landesforstverwaltung, in der Gegend der Weberkuhle eine Grünbrücke über die B 214 zu bauen. Das würde es zahlreichen Wildtieren, darunter Wildkatze, Otter, Marder, Wiesel, Amphibien, ermöglichen, die Bundesstraße gefahrlos zu überqueren.

Wir möchten diesen Vorschlag losgelöst vom Ausbau unterstützen, da bereits jetzt (und nach der Verbreiterung um so mehr) jeden Tag unzählige Wildtiere vom Verkehr auf dieser Strecke getötet werden. Wir verweisen in Bezug auf das Überquerungs-Risiko für Tiere auf die vorliegende Stellungnahme der Landesforstverwaltung, der wir uns inhaltlich anschließen.

Die streng geschützte Wildkatze wurde zwar im Wald Weberkuhle noch nicht nachgewiesen, kommt aber östlich der Weser in fast allen angrenzenden Waldgebieten vor sowie weiter südlich, in NRW. Sie wird sich künftig wahrscheinlich in den flächenmäßig und strukturell sehr geeigneten Wald Weberkuhle ausbreiten. Eine Grünbrücke würde dieser sehr scheuen Art die Ausbreitung auf die Nordseite der B 214 ermöglichen.

Darüber hinaus entsteht aus archäologischer Sicht ein irreparabler Schaden. Der Entwurf geht davon aus, dass es im Umfeld des Vorhabens, und zwar ca. 1000 m südlich des Forsthauses Weberkuhle, eine Fundstelle eines Bodendenkmals gibt. Dabei handelt es sich um eine Gruppe von mindestens 13 vermutlich bronzezeitlichen Hügelgräbern. Weitere bekannte Fundstellen sind Feuersteinartefakte östlich der Lichtung am Forsthaus Weberkuhle, die vermutlich einen mittel- oder jungsteinzeitlichen Siedlungsplatz anzeigen. Im Zuge der Baumaßnahme und des damit verbundenen Bodenabtrags ist ein Auffinden weiterer potenziell im Waldgebiet vorhandener archäologischer Fundstellen möglich.“

Doch aus solchen Funden werden keinerlei Konsequenzen gezogen, im Gegenteil geht der Entwurf davon aus, dass „im Zuge der Baumaßnahmen ... es zu Eingriffen in den Boden“ kommen werde, „die zu Beeinträchtigungen der Aussage- bzw. Beweiskraft oder auch vollständigen Zerstörung einer archäologischen Fundstelle führen können“.

Die angestrebte Planung nimmt absurde Züge an, da selbst die Verkehrsprognose keinen weiteren Ausbau des Abschnitts rechtfertigt. Denn die Verkehrsbelastung wird, das zeigen die Planunterlagen deutlich auf, trotz eines Ausbaus weder steigen noch stagnieren, sondern sinken!

Da das Verkehrsaufkommen bereits heute eher schwach ist, wie die Planunterlagen deutlich belegen, gibt es keinen Grund, den Querschnitt auf ein Maß auszudehnen, das von der Konzeption für ein Mehr an Verkehr orientiert und ausgelegt ist. Es gibt keinerlei Stausituationen auf diesem Abschnitt, und das ist auch für die Zukunft überhaupt nicht zu erwarten, zumal der Verkehrsfluss nicht in dem in Rede stehenden Abschnitt gebremst wird. Ein Stocken des Verkehrsflusses entsteht durch die zahlreichen zu durchfahrenden Ortschaften und Siedlungen entlang des weiteren Verlaufs. Im Planungsabschnitt hingegen fließt der Verkehr stockungsfrei.

Dass sich daran kaum etwas ändern, sondern ganz im Gegenteil die Verkehrssituation eher günstiger wird, belegt die Grafik auf Seite 10 des Feststellungsentwurfs:

Danach liegt der DTV-Wert (durchschnittliche tägliche Verkehrsdichte über 24 Stunden) heute bei 7.904 Fahrzeugen, davon 1.690 Lastwagen, was einem Anteil des Schwerverkehrs von 21,4 Prozent entspricht. Aber damit scheint der Höhepunkt längst erreicht und wahrscheinlich bereits überschritten, die Verkehrslage wird sich auch ohne Eingriff weiter verbessern. Denn nach dem Ausbau sollen dort täglich nur noch 7.810 Fahrzeuge täglich verkehren, darunter 150 Lastwagen weniger als heute, nämlich 1.534, was nicht nur die absolute Menge schrumpfen sieht, sondern sogar den Anteil der schweren Lkw auf 19,6 Prozent.

Diese Prognose kann also den Ausbau der bereits komplett sanierten Strecke überhaupt nicht begründen. Der Ausbau ist überflüssig, zumal die im Feststellungsentwurf genannte Prognose exakt dem entspricht, was der ADAC (sic!) in einer Studie bereits 2017 bezogen auf das Jahr 2040 vorhersagte: „Der Pkw bleibt ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Aber im Selbstverständnis der Menschen wird er eben nicht mehr zwingend die erste Wahl sein, sondern als Teil neuer, integrierter Mobilitäts- und Verkehrssysteme eine – weitgehend gleichberechtigte – Option unter anderen.“ Die ADAC-Studie prophezeit: „Aus Status-Mobilität wird Smart Mobility.“

Dafür aber braucht es keine dreispurige, zu hohen Geschwindigkeiten verführende Strecke durch einen wunderbaren Wald, der seinesgleichen in dieser Region sucht.