

Der Flecken Barnstorf kann daher dem Bau der sich im Planfeststellungsverfahren befindenden Ortsumgehung nur dann zustimmen, wenn bei sachgerechter und nachvollziehbarer Abwägung aller Pro- und Contraargumente andere Varianten zwingend ausgeschlossen werden müssen.

Bei der Entscheidung, ob der Variante III nach Abwägung aller Einwendungen und Kriterien weiterhin der Vorzug zu geben ist, beantragt der Flecken Barnstorf die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Der Flecken Barnstorf hat laut Flächennutzungsplan unter anderem das Entwicklungsziel seine Funktion als Wohnstandort zu stärken. Im Flächennutzungsplan ist für Wohnen eine Entwicklung des Bereichs „Kienmoor“ nördlich des Ortskerns nach Norden hin und für das Wohngebiet Walsen nach Westen hin vorgesehen. Dabei ist zu beachten, dass der Flächennutzungsplan bereits im Jahr 1983 aufgestellt wurde und seitdem gültig ist.
In der jüngsten Zeit hat jedoch – angestoßen durch die Teilnahme am Forschungsvorhaben REFINA (Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement) – in der Samtgemeinde Barnstorf und im Flecken Barnstorf ein Umdenkungsprozess eingesetzt, was die Inanspruchnahme und den Verbrauch von Flächen angeht. Dieses Forschungsprojekt wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung durchgeführt und ist Teil der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung.
Bisher und auch im Flächennutzungsplan ist zur Sicherung der künftigen Wohnentwicklung eine Neuausweisung von Wohngebieten auf der grünen Wiese vorgesehen. In der jüngsten Zeit hat jedoch – auch seitens der Bundesregierung – ein Umdenken hin zu einem sparsamen Umgang mit Flächen eingesetzt. Durch das Forschungsvorhaben REFINA hat der Flecken Barnstorf erkannt, dass die bislang praktizierte großzügige Erschließung von Neubaugebieten bei gleichzeitiger konzeptioneller Vernachlässigung vorhandener Wohnraum- und Grundstückspotentiale in den Ortskernen angesichts des demographischen Wandels in zunehmendem Maße zu einer Entvölkerung der Ortskerne führen kann.
Der Flecken Barnstorf und die Samtgemeinde Barnstorf möchten einer solchen Entwicklung entgegenwirken und sich künftig mehr auf die Innenentwicklung und Belebung bzw. Lebendigerhaltung des Ortskerns konzentrieren. Diese Trendwende ist im derzeit gültigen Flächennutzungsplan aufgrund der Aktualität der Entwicklung noch nicht enthalten bzw. umgesetzt.
Durch die ortsnahe Trassenführung der Variante III wird diese neue Entwicklungsrichtung verhindert bzw. erschwert. Die Trasse wird sehr dicht an der bestehenden Wohnbebauung vorbeigeführt und bewirkt eine Zerschneidung der Ortslage Walsen und der sonstigen Ortslage von Barnstorf. Eine Nachverdichtung und behutsame Entwicklung bestehender Siedlungsgebiete im Ortskern sowie denkbare Entwicklungen zwischen Walsen und dem Ortskern im Sinne einer zukunftsgerichteten und flächensparenden Planung ist ausgeschlossen bzw. wird stark eingeschränkt.
- Die Variante III erreicht in der Untersuchung/Abwägung die höchste verkehrliche Entlastungswirkung.
Bewertet wurde lediglich die Entlastung insgesamt, unabhängig von der Art des Verkehrs. Es sollte jedoch zwischen Durchgangsverkehr (überregionaler Verkehr) und innerörtlichem Verkehr (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) unterschieden werden.
Die derzeit stark belasteten Straßen im Ortskern (Osnabrücker Straße, Lange Straße, Schlingstraße und Bremer Straße) weisen jeweils eine Doppelfunktion sowohl als Durchgangsstraßen für den überörtlichen Verkehr als auch als Einkaufs- und Geschäftsstraßen mit dem damit verbundenen innerörtlichen Verkehr (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) auf.
Es ist nicht das Entwicklungsziel des Fleckens Barnstorf, den Ortskern von Barnstorf vom innerörtlichen Verkehr zu entlasten. Aus städtebaulichen Aspekten und Stadtentwicklungsaspekten wäre eine Entlastung des gesamten Ortskerns geradezu fatal, da dies die Entvölkerung und Verödung der Dorfzentren im Zuge des demographischen Wandels drastisch verstärken würde.
Erklärtes Entwicklungsziel des Fleckens Barnstorf ist vielmehr die Stärkung und Entwicklung der Ortskernfunktionen (Wohnen, Einkaufen, Kultur) und der damit verbundenen Infrastruktur- und Einzelhandelsangebote im Flecken Barnstorf. Der gegenwärtige Durchgangsverkehr durch den Ortskern steht diesem Entwicklungsziel entgegen. Ziel des Baus der geplanten Umgehungsstraße für den Flecken Barnstorf und die Samtgemeinde muss eine Entlastung der gesamten Ortslage

Barnstorf vom Durchgangsverkehr sein, hierbei vor allem vom Güter- und Schwerlastverkehr. Bei der Bewertung der Entlastungswirkung muss zwischen Entlastung vom überregionalen und regionalen Durchgangsverkehr und Entlastung vom innerörtlichen Verkehr unterschieden werden. Der überörtliche Verkehr stört in höchstem Maße die Ziele der gesamten Ortsentwicklung, der innerörtliche Verkehr belebt dagegen –bei angemessener Fahrweise- den Standort. Es ist daher nicht unbedingt als Vorteil zu werten, wenn dieser auf eine Entlastungsstraße verdrängt wird.

- Das Schutzgut Mensch wird durch die Variante III sehr stark beeinträchtigt. Der Flecken Barnstorf plädiert für eine abschnittsweise Bewertung der Auswirkungen der Trasse. Eine solche Betrachtungsweise zeigt, dass Abschnitte der Trassenvariante III nicht tragbar sind.
 - Auf dem Abschnitt vom Beginn der Neubaustrecke bis zur Huntequerung hat die Trasse eine hohe Zerschneidungswirkung. Das Wohngebiet Walsen wird komplett vom Kern der Ortslage Barnstorf abgeschnitten. Die Trasse führt zu dicht an sensiblen Nutzungen wie Wohnbebauung, Schulen, Sportplätzen und dem Friedhof vorbei. Hier müssen aufwendige Sicherungsmaßnahmen der Schulwege und der sonstigen Verbindungen getroffen werden. Zerschneidungswirkungen bestehen ebenfalls im Bereich der Grünflächenbereiche und Naherholungsflächen zwischen den Sportanlagen und den nördlich befindlichen Freiräumen/ Naherholungsflächen.
 - Auf dem Abschnitt von der Huntequerung bis zum geplanten Kreisverkehr hat die Trasse eine hohe Trennwirkung. Entgegen früherer Planungen muss ein rund 8 m hohes Bauwerk aus Brücke und Schallschutzwand über die Hunte und mitten im Wohngebiet errichtet werden. Dies beeinträchtigt das Ortsbild und die innerörtliche Wohn- und Lebensqualität erheblich. Die optische Beeinträchtigung ist für die Anwohner nicht zumutbar. Das Wohngebiet ‚Kienmoor‘ unmittelbar nördlich des Ortskernes wird vom Ortskern abgeschnitten. Die Bewohner dieses Ortsteils sind dadurch hinsichtlich Mobilität und Verkehrssicherheit eingeschränkt. So wird der Radweg am geplanten Kreisverkehr nicht bis zum Kienmoor weitergeführt, wie es der Flecken Barnstorf wollte. Durch das Brückenbauwerk über die Hunte bei Variante III gehen insgesamt 2300 qm Retentionsraum verloren. Bei starken Überschwemmungen droht eine Überspülung der Unterführung Kienmoor, so dass diese für den Verkehr unpassierbar wird.

Der Abstand zur Wohnbebauung in der Straße ‚Tienenberg‘ beträgt weniger als 15m und ist damit zu gering. Die erheblichen Trenneffekte und die Verhinderung der Entwicklungsmöglichkeit des Ortsteils Kienmoor machen die Trasse in diesem Bereich inakzeptabel.
 - Der nordöstliche Teil der Ortslage Barnstorf, die Bremer Straße mit der angrenzenden Wohnbebauung ‚Rustmannshausen‘, wird nicht entlastet, da der Verkehr bereits an der von Südosten kommenden Einmündung der L 344 wieder auf die derzeitige Trasse der B 51 geführt wird. Somit wird das Ziel der Samtgemeinde Barnstorf– übereinstimmend mit der Aufgabe des Bundes – nämlich die Entlastung der gesamten Ortslage vom überregionalen Verkehr/Durchgangsverkehr, hierbei vor allem vom Güter- und Schwerlastverkehr, nicht erreicht. Die Trasse ist in diesem Abschnitt daher als mangelhaft zu bewerten.
- Bei der Variante III werden die Bremer Straße und die angrenzenden Wohngebiete künftig zusätzlich und in einem höheren Maße belastet, als bisher angenommen. In der Gemeinde Eydelstedt hat jüngst eine erhebliche gewerbliche Entwicklung stattgefunden. In und um die ehemalige Hülsmeier-Kaserne haben sich im Verlauf der letzten Jahre drei Gewerbegebiete entwickelt, in denen sich eine Vielzahl von Betrieben angesiedelt haben. Durch diese Gewerbegebiete sowie mögliche weitere Gewerbeansiedlungen in diesen Bereichen wird das Verkehrsaufkommen, insbesondere der Güter- und Lieferverkehr, stark ansteigen. In den Gewerbegebieten sind verkehrsentensive Betriebe aus Branchen wie Produktion, Spedition, Logistik, Lagerung und Umschlag landwirtschaftlicher Produkte angesiedelt, so dass intensiver Güter- und Lieferverkehr, sowie überörtlicher Speditionsverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr stattfindet. Unter anderem wird sich in einem der Gewerbegebiete ein Speditionsbetrieb mit rund 140 LKW ansiedeln. Das Aufkommen des Schwerlastverkehrs aus und zu diesem Gebiet ist somit enorm und wird voraussichtlich in den nächsten Jahren noch zunehmen. Laut aktualisierter Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2007 hat der Güterverkehrsanteil südlich der Ortslage Barnstorf um knapp 14% zugenom-

men, nördlich der Ortslage aber um rund 49%. Dies dürfte ganz wesentlich auf die bisherigen gewerblichen Entwicklungen auf dem Gebiet der Gemeinde Eydelstedt zurückzuführen sein. Diese Entwicklungen waren in dieser Form bisher nicht vorhersehbar und sind somit nicht in die bisherige Bewertung der Alternativen eingeflossen. Die Entwicklungen konnten auch nicht in die erstellten Verkehrsgutachten einfließen, zumal für die Fortschreibung des Gutachtens 2007 wegen der Bauarbeiten in der Langen Straße keine aktuellen Verkehrsbefragungen durchgeführt werden konnten. Das gesamte Verkehrsaufkommen aus diesen Gewerbegebieten in Richtung Bremen wird über die Bremer Straße abgeleitet werden und diese in weitaus höherem Maße belasten als bislang angenommen.

- Der Anteil des Güter- und Schwerlastverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen wird in der Zukunft generell voraussichtlich weiter ansteigen und den durch die Variante III nicht entlasteten Abschnitt der Bremer Straße zusätzlich belasten. Auch können die Auswirkungen der Mauteinführung auf Bundesautobahnen noch nicht abschließend prognostiziert werden. So wird der Güterverkehr auf der Ortsumgehungsstraße Barnstorf künftig noch ansteigen. Laut aktuellen Prognosen ist insgesamt ein Anstieg des LKW-Verkehrs von bis zu 100% zu erwarten. So eminent wichtig die Umgehungsstraße für die Gemeinde auch ist, sie wird aber andererseits auch zu einem Anstieg des Verkehrs im Zuge der B 51 führen und dieser darf nicht in Teilen der Gemeinde verbleiben.
- Die Variante III erfüllt im Bereich der Bremer Straße im Ortsteil Rustmannshausen nicht die für Umgehungsstraßen geforderte flüssige und störungsfreie Abwicklung des überregionalen Verkehrs auf einer zügig befahrbaren, anbaufreien Straße. Bei diesem Abschnitt handelt es sich nicht um eine anbaufreie Straße, da im Bereich Rustmannshausen Wohnbebauung an der B 51 vorhanden ist. Im Bereich Bremer Straße/Rustmannshausen wird aufgrund der Anwohner und Grundstückszufahrten maximal eine Geschwindigkeit von Tempo 70 möglich sein. Die Geschwindigkeit ist hier aktuell testweise auf Druck der Anwohner von Tempo 70 auf Tempo 50 reduziert. Nach Abschluss der Testphase ist zu entscheiden, welche Geschwindigkeit hier in Zukunft angemessen ist. Die Anwohner werden weiterhin Tempo 50 fordern. Während der Testphase wurden hinsichtlich dieser Geschwindigkeit keine negativen Erfahrungen gemacht. Da entlang der Bremer Straße Wohnbebauung vorhanden ist, wird auch der Flecken Barnstorf hier in Zukunft Tempo 50 fordern. Sowohl die Zufahrten als auch die Geschwindigkeitsbegrenzung lassen hier einen störungsfreien LKW-Verkehr nicht zu.
- Auch auf dem südlichen Abschnitt bis zur geplanten Huntebrücke wird keine zügige Abwicklung des überregionalen Verkehrs möglich sein. Aufgrund der starken Krümmung der Trasse dürfte höchstens Tempo 70 möglich sein. Aus demselben Grund werden Überholvorgänge ebenfalls nicht möglich sein.
- Östlich von Barnstorf wurden bisher die Varianten V und VI untersucht. Die Führung der Trasse muss sich auch an überregionalen Gesichtspunkten orientieren und sich harmonisch in die überregionale Verbindung Diepholz – Cornau – Barnstorf – Twistringen einfügen. Möglich wäre noch eine weitere Variante, die unmittelbar entlang der vorhandenen Bahnlinie Os-nabrück – Bremen geführt werden könnte. Eine solche Trasse hat die folgenden Vorteile:
 - Bündelung von Bahn und Straße, damit geringer Flächenverbrauch und geringere Flächenzerschneidungen.
 - Im Vergleich zu den anderen Varianten geringster Eingriff in Natur und Landschaft.
 - Kaum oder keine Beeinträchtigungen von Wohnbereichen
 - Möglichkeit der Weiterführung der Trasse entlang der Bahnlinie nach Süden um künftig dauerhaft eine Entlastung für die B 51 zu schaffen und gleichzeitig den Ortsteil Cornau vom überregionalen Verkehr zu entlasten. In der Zukunft könnte so eine parallel zur Bahnlinie geführte Entlastungsstraße bis nach Diepholz entstehen.Somit hat eine solche Trasse auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten die höchste Qualität. Dieses ist auch von Bedeutung, da die Samtgemeinde Barnstorf in das Forschungsvorhaben RE-FINA integriert ist.

Eine Trassenführung entlang der Bahnlinie wurde bisher noch nicht untersucht. Der Flecken Barnstorf fordert, dass die Machbarkeit einer solchen Trassenführung untersucht wird, bevor ein Planfeststellungsbeschluss ergeht. Anhand der für die bisherigen Untersuchungen ermittelten Daten müsste eine solche ergänzende Untersuchungen zeitnah möglich sein.

- Bei einer Trassenführung östlich der Ortslage Barnstorf könnte das vorhandene Gewerbegebiet ‚Immenzaun‘ im Südosten von Barnstorf ebenfalls direkt an die Umgehungsstraße angebunden werden. In diesem Gewerbegebiet befindet sich ein Raiffeisenmarkt, der Schwerlastverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr verursacht. Dieses Verkehrsaufkommen wird derzeit teilweise durch den Ortskern abgewickelt und könnte bei einer Osttrasse direkt an diese angebunden werden. Eine Nutzung der vorhandenen Eisenbahnbrücke auf der K 48 ist denkbar.
- Die Verkehrsuntersuchungen, die in der Vergangenheit als Grundlage für die Gutachten im Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurden, haben ergeben, dass das Verkehrsaufkommen auf der L 344 von/nach Süden, in/aus Richtung Barver, B 214 und B 239, erheblich größer ist als das auf der L 344 von/nach Norden, in/aus Richtung Goldenstedt. Insoweit hat die Variante III im Vergleich zu einer Trasse östlich von Barnstorf die geringere Entlastungswirkung, bezogen auf den überregionalen und den regionalen Verkehr.

Sollte es weiterhin bei einer Trassenführung westlich von Barnstorf bleiben, bevorzugt der Flecken Barnstorf die Variante II vor der Variante III. Diese Variante weist nicht alle gravierenden Nachteile der Variante III auf. So wird der gesamte Ortskern einschließlich der Bremer Straße entlastet, die Zerschneidungswirkung im Bereich des Wohngebietes ‚Kienmoor‘ fällt weg, der Abstand zur Wohnbebauung ist größer und es ist kein 8 m hohes Bauwerk aus Brücke und Schallschutzwand über die Hunte und mitten im Wohngebiet erforderlich. Bei der Variante II wäre allerdings überhaupt kein Anschluss der Gewerbegebiete in Eydalstedt an die Umgehungsstraße gegeben, so dass diese Lösung in dieser Hinsicht nicht akzeptabel ist.

Sollte es zum Bau der Variante III kommen, fordert der Flecken Barnstorf, dass der Radweg vom geplanten Kreisverkehr aus bis zu Straße ‚Kienmoor‘ weitergeführt wird.

Sollte es zum Bau der Variante II oder der Variante III kommen, fordert der Flecken Barnstorf, dass die Verbindung Moorweg erhalten bleibt. Zusätzlich zu der bereits geplanten Überführung Heinestraße wird für den Moorweg eine weitere Überführung gefordert.

Der Flecken Barnstorf erwartet angesichts der aufgelisteten Argumente, dass eine Trassenführung östlich von Barnstorf angesichts der jüngsten Entwicklungen erneut geprüft wird, bevor ein Planfeststellungsbeschluss ergeht. Da ein Planfeststellungsverfahren eine sorgfältige und umfassende Abwägung der Vor- und Nachteile aller Varianten erfordert, wurden bereits umfassende Untersuchungen durchgeführt. Alle notwendigen Daten müssten daher bereits vorliegen, so dass es möglich sein müsste, eine andere Variante innerhalb kurzer Zeit und nur mit geringem Zeitverlust zu planen.

Im übrigen wird auf die als Anlage beigefügte Bewertung möglicher Varianten verwiesen. Diese ist ebenfalls Inhalt dieser Stellungnahme.

Freundliche Grüße

gez. Lübbers