

Einwendungen gegen den

**„Neubau der Bundesautobahn A 33 von der A 1 (nördlich
Osnabrück) bis zur A 33/B 51n (OU Belm)“**

Umweltforum Osnabrücker Land e.V.

Klaus-Strick-Weg 10

49082 Osnabrück

Inhalt

1	Grundsätzliches.....	3
2	Verkehrliche Aspekte.....	4
3	A33-Nord – als Projekt des Vordringlichen Bedarfs überbewertet.....	5
4	A33-Nord – fragwürdige Verkehrsentslastung.....	6
5	A33-Nord – Bundesfernstraßenprojekt ohne Alternative?.....	6
6	Auswirkungen auf das Landschaftsbild.....	6
7	Immissionsschutz, Belastung eines breiten Korridors mit Lärm und Abgasen.....	7
7.1	Rundwanderweg TERRA.track Ruller Bruch.....	7
7.2	Nachteilige verkehrliche Effekt, hier: Zunahme des Verkehrs, insbesondere auf der L 109 als Autobahnzubringer.....	8
8	Trinkwasserschutzgebiet Belm-Nettetal.....	8
9	Radwege.....	9
10	Mangelhafte Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes.....	10
10.1	Mangelhafte Sachverhaltsermittlungen.....	10
10.1.1	Fledermäuse.....	10
10.1.2	Avifaunistische Erfassungen.....	11
10.1.3	Reptilien.....	28
10.1.4	Amphibien.....	28
10.1.5	Fische.....	28
10.1.6	Tagfalter.....	28
10.1.7	Libellen.....	28
10.1.8	Totholzkäfer.....	28
10.1.9	Wildbienen.....	28
11	Bearbeitung des Artenschutzes.....	29
12	Abarbeitung der Eingriffsregelung.....	32
12.1	Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen.....	34
13	Zur FFH-VU für den Palsterkamp.....	34
14	FFH-VU zum Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“.....	34
14.1	Kumulative Effekte.....	35
15	FFH-VU Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrück.....	35
16	Alternativenprüfung.....	36
16.1	Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz.....	36
17	Wasserrahmenrichtlinie.....	38
18	Fehlende Daten.....	38
19	Anlagen.....	39

1 Grundsätzliches

Das Vorhaben ist ungeachtet des Umstandes, dass es mittlerweile im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gelistet ist, überflüssig. Es hat nach Überzeugung des Umweltforums in den BVWP überhaupt nur deshalb Aufnahme gefunden, weil in die Bewertung schon lange nicht mehr gültige Kostenberechnungen und damit ein völlig unrealistisches Kosten-Nutzen-Verhältnis zugrunde gelegt wurde. Dabei sind in die Kosten noch nicht einmal alle schon bisher getätigten Aufwendungen einbezogen. Zu nennen sind beispielsweise die Raumempfindlichkeitsanalyse durch den Landkreis Osnabrück oder die schon vom Ansatz her völlig verunglückten Mediationsversuche durch die Bertelsmannstiftung.¹ Auch darüber hinaus fand keine sachbezogene Beurteilung der Kosten und der Notwendigkeit dieser Autobahn statt. Um aufzuzeigen, wie manipulativ in diesem Verfahren agiert worden ist, ist eine Darlegung der Vita der A33 Nord unverzichtbar. Um das strategische Handeln der Projektbefürworter besser nachvollziehen zu können, stellen wir einige grundlegende Aspekte voran.

Wenngleich der BVWP vermeintlich objektiv den Erweiterungs- und Neubaubedarf an Fernstraßen im gesamten Bundesgebiet ausweist, so erfolgt die finale Mittelvergabe letztlich nach dem „Gießkannenprinzip“. Danach wird jedes Bundesland entsprechend seiner Einwohnerzahl proportional gleich bedacht. In Niedersachsen leben ca. 10 % aller Bundesbürger, so dass folglich in etwa 10 % der einschlägigen Haushaltsmittel hier verbaut werden.

Auch in den einzelnen Bundesländern erfolgt die Verteilung der zur Verfügung stehenden Gelder nach der obigen Maxime. Wie uns in den 1990iger Jahren sowohl im entsprechenden Landes- als auch im Bundesministerium mehrfach aufgezeigt wurde, war die Konsequenz für den Großraum Osnabrück die, das – neben dem sechs streifigen Ausbau der A1 – nur ein weiteres Autobahnprojekt eine realistische Realisierungschance hatte. Danach standen der sechs streifige Ausbau der A30 zwischen Lotter Kreuz und Osnabrücker Südkreuz und der Neubau der A33 Nord in einem direkten Konkurrenzverhältnis.

Eine weitere deckungsgleiche Aussage in den Ministerien war jeweils die: Solange es in der Region keine Einigkeit über die eine zu realisierende Maßnahme gebe, werde gar nichts passieren. Die Situation vor Ort war seinerzeit die, dass ein Neubau der A33 Nord von der Landkreispolitik gewollt war, während in der Stadt Osnabrück ein Ausbau der A30 präferiert wurde.

Im BVWP 1992 war das Projekt A30 im vordringlichen Bedarf eingestuft und die A33 Nord wurde im weiteren Bedarf geführt. Diese Einstufung erschien insofern auch schlüssig, da auf der Ost-West-Tangente A30 nach Öffnung der Grenzen insbesondere die Transitverkehre

1 Siehe Anlagenkonvolut 1

stetig zunehmen. Die A30 wird entsprechend auch als Europastraße E 30 geführt und gehört zum „Transeuropäisches Straßennetz“.

Während der Gültigkeit des BVWP 1992 standen einem planerischen Einstieg in eins der Konkurrenzprojekte neben der Uneinigkeit vor Ort zudem die Fokussierung bei der Ausgabe der niedersächsischen Mittel auf den Raum Hannover aufgrund der anstehenden Expo entgegen.

Wohlwissend, dass sich mit der nächsten Überarbeitung des BVWP für eines der konkurrierenden Verkehrsprojekte der Region eine ernsthafte Realisierungswahrscheinlichkeit ergeben könnte, bastelten nun insbesondere die Verwaltung des Landkreises Osnabrück, die Landkreis-CDU in der Person von MdB Schirmbeck und Vertreter der hiesigen IHK als Befürworter einer A33 Nord an einer Strategie. Dabei wollte man sich aber nicht mit nur einem Bauprojekt zufriedengeben. Vielmehr strebte man den „großen Wurf“ an: die Realisierung beider Projekte. Geprägt wurde die Strategie von der Einschätzung, dass die Realisierungschancen für einen Neubau der A33 Nord gegen Null tendieren würden, sobald ein sechs streifiger Ausbau der A30 umgesetzt sein würde. Es galt demnach, das Ausbauprojekt A30 aus dem anstehenden BVWP heraus zu löschen und an der regionalen Akzeptanz für eine A33 zu arbeiten, um diese mit vereintem politischem Druck im nächsten BVWP prioritär platzieren zu können.

Um dabei in der Region eine breitere Akzeptanz erwirken zu können, hielt man es für hilfreich, eine möglichst fundierte Vorplanung nebst Trassenführung präsentieren zu können. Entsprechende Bitten mit Handlungsanfragen an das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr wurden negativ beschieden, da die Straßenbauverwaltung bei nicht prioritär eingestuften Projekten keinen Planungsauftrag hat.²

Damit wollte man sich allerdings nicht zufriedengeben und entschied nun, die nötigen Planungsunterlagen selbst erstellen zu lassen. Wohlwissend, dass man nicht zuständig war, wollte man laut OKD Holl „in die Bresche springen“, um die Grundlage dafür zu schaffen, dass die betroffenen Gemeinden und die Stadt Osnabrück im Vorfeld entsprechend votieren können.³

In der Folge gelang es nun, den Betrag von 300.000 DM für dieses Vorhaben zu akquirieren, welcher zu gleichen Teilen vom Landkreis Osnabrück, der IHK und der Stadt Osnabrück getragen wurde. Kritikern des Vorhabens wurde dabei von MdB Schirmbeck versichert, dass er schon dafür sorgen werde, dass die investierten Gelder irgendwie zurückfließen werden. In der Stadt Osnabrück, die in der Kommunalwahlperiode vom 01.11.1996 bis zum 31.10.2001 eine rot-grüne Ratsmehrheit hatte, gab es zunächst große Vorbehalte. Auf Drängen der Verwaltungsspitze wurden die Mittel aber letztlich bereitgestellt, um die Meinungsbildung auf eine verbesserte Datenlage stützen zu können.

2 Vgl. Protokoll der außerordentlichen Sitzung des Kreisausschusses vom 07.02.2000, S. 10

3 Vgl. Protokoll der außerordentlichen Sitzung des Kreisausschusses vom 07.02.2000, S. 10 OKD Holl

Ab 1996 wurde von den Landschaftsarchitekten Brinkschmidt, Kortemeier & Partner, Herford, die sogenannte „Ökologische Raumempfindlichkeitsstudie zum Lückenschluss der BAB A33 zur BAB A1“ erstellt. Dies erfolgte offiziell im Auftrag des Landkreises Osnabrück. Dabei handelt es sich letztlich um eine Umweltverträglichkeitsstudie Stufe 1, also um den raumbezogenen Teil, der sich mit den einzelnen Schutzgütern beschäftigt.⁴ Die Fertigstellung erfolgte 1998, brachte aber aus Sicht der Auftraggeber nicht das gewünschte Resultat. Die Gutachter stellten nämlich fest, dass keine konfliktarmen Bereiche auszumachen seien, es hingegen sehr viele Bereiche mit sehr hohen Konfliktdichten geben würde.

Die Auftraggeber der Studie hielten die Studie zwei Jahre der Öffentlichkeit vor. In dieser Zeit wurde das Gutachterbüro angehalten „nachzubessern“.⁵ Zudem wollte man mit einer weiteren Studie gegensteuern, die die immense wirtschaftliche Bedeutung eines Autobahneubaus herausstellen sollte.

Die Büros „empirica“ Wirtschaftsforschung und Beratung GmbH, Berlin und „haas consult“, Hannover erstellten nun im Auftrag des Landkreises Osnabrück die Expertise „Wirtschaftliche Auswirkungen eines Weiterbaus der BAB A33 nach Norden / Lückenschluss zur BAB A1“. Die Fertigstellung erfolgte im November 1999.⁶

Die Gutachter richteten sich dabei so sehr an den Ergebnisvorgaben der Auftraggeber aus, dass eine Expertise zustande kam, die an Unwissenschaftlichkeit kaum zu übertreffen war. So wurde beispielsweise bei den Fahrzeitenberechnungen der Optionen A30 / A1 oder A33 Nord von einem stark eingeschränkten Fahrtempo auf der A1 ausgegangen, da diese nur vier streifig sei. Der sechsstreifige Ausbau der A1 vom Kreuz Lotte bis Osnabrück Nord / Wallenhorst war zu diesem Zeitpunkt aber schon planfestgestellt und ein Abschluss der Arbeiten war für 2007 angekündigt. Als Korrelativ zur Kortemeier-Studie wurden zudem die ökologischen Effekte einer A33 Nord analysiert. Ohne dabei auch nur entfernt die zu erwartende nachhaltige Zerstörung von Naturraum zu thematisieren, wurde gebetsmühlenartig die Entlastung der Umwelt durch Verminderung von Geräusch- und Abgasemissionen, bedingt durch angeblich kürzere Fahrzeiten, konstatiert.

Das nachfolgende Zitat gibt einen repräsentativen Eindruck vom Niveau der Expertise: *„Das Osnabrücker Land hat eine hohe Landschafts- und Umweltqualität. Für die Einwohner der Stadt Osnabrück spielt deshalb auch im Freizeitverkehr die Erreichbarkeit der reichlich vorhandenen Naherholungsgebiete im Landkreis Osnabrück eine besondere Rolle“*.⁷ Derartige Aussagen unter

4 Anlage „Raumempfindlichkeitsanalyse1999“

5 Vgl. „Speicherpfad“ als Anlage zur „Ökologische Raumempfindlichkeitsanalyse zum Lückenschluss der BAB A33 zur BAB A1“ Brinkschmid pp.

6 Siehe Anlagenordner „empirica“

7 empirica, „Wirtschaftliche Auswirkungen eines Weiterbaus der BAB A33 nach Norden / Lückenschluss zur BAB A1, 16

dem Motto „Natur zerstören, um Natur zu erreichen“ wirken schon fast zynisch, wenn man sich die angedachte Trassenführung vergegenwärtigt.

Die Vorstellung der Gutachten erfolgte in der außerordentlichen Sitzung des Kreisausschusses vom 07.02.2000.⁸

Zudem wurde in dieser Sitzung die „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die A30 und die A33 im Raum Osnabrück“ der IGS Stolz mbH, Kaarst, erstellt im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau, vorgestellt.⁹

Wie das Gutachten zum Projekt „Bundesautobahn A33, Nord-Ost-Umfahrung Osnabrück“ des Büros für Angewandten Umweltschutz GmbH, Stuttgart,¹⁰ aufzeigt, weist auch die Verkehrswirtschaftliche Studie der IGS in allen Bereichen, bei der Datenermittlung über die Datenverwertung und Hochrechnung bis zur Verkehrsumlegung Mängel und schwerwiegende Unplausibilitäten auf. Die Studie war entsprechend nicht geeignet als Grundlage eines qualifizierten Bedarfsnachweises für die Entwicklung des Fernstraßennetzes im Raum Osnabrück zu dienen.¹¹

Das Gutachten des Büros für angewandten Umweltschutz zur Nord-Ost-Umfahrung Osnabrück machen wir uns vollumfänglich zu eigen auch was die Untersuchung des weiteren Planungsmaterial betrifft.

Die Erkenntnis, dass die Expertise der Wirtschaftsforscher von empirica und haas conslut letztlich dann doch zu tendenziös ausgefallen war, um ernstgenommen zu werden, setzte sich auch bei den Auftraggebern durch. Das Resultat war, dass die Studie zurückgenommen und fortan totgeschwiegen wurde. Auf Basis der ökologischen Raumempfindlichkeitsanalyse erstellte das Büro Kortemeier & Brokmann, Herford, dann später im März 2005 im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Außenstelle Osnabrück, die Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der A33 Nord.¹²

Die zweifelhaft initiierten Studien vermochten zunächst nichts an der ablehnenden Haltung der Stadt Osnabrück gegenüber dem Bau der A33 Nord zu ändern. So wurde das „Nein“ noch einmal mit dem allerletzten Ratsbeschluss der rot-grünen Zählgemeinschaft in der bis zum 31.10.2001 andauernden Kommunalwahlperiode bestätigt.¹³

8 Anlage Protokoll der Kreisausschusssitzung vom 07.02.2000, S. 8 ff

9 Anlage: IGS Stolz mbH, „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die A30 und die A33 im Raum Osnabrück“, April 2000

10 Anlage: Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH, Stuttgart, „Gutachten zum Projekt Bundesautobahn A33, Nord-Ost-Umfahrung Osnabrück“, August 2001

11 „Gutachten zum Projekt Bundesautobahn A33, Nord-Ost-Umfahrung Osnabrück“, BAU Stuttgart, S. 9 ff.

12 Anlage : Kortemeier & Brokmann, „Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der A33, März 2005

13 Beschluss als Anhang

In der neuen Kommunalwahlperiode ab dem 01.11.2001 ergab sich für die Stadt Osnabrück nun eine schwarz-gelb dominierte Ratsmehrheit. Mit dem ersten Ratsbeschluss forderte die neue Zählgemeinschaft den Neubau der A33 Nord ein und verabschiedete sich von einer Priorisierung der A30.

Nach der Bundestagswahl 2002 zogen zudem bekennende A33 Nord Befürworter in den Bundestag ein. Neben Dr. Martin Schwanholz, SPD, ist hier vor allem Enak Ferlemann, CDU, zu nennen, der als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur das Lieblingsprojekt seines Freundes Georg Schirmbeck nun an zentraler Stelle positiv beeinflussen konnte.

So gelang es letztlich, den Autobahneubau A33 Nord bei der Fortschreibung des BVWP 2003 im „Vordringlichen Bedarf“ zu platzieren. Offiziell erfolgte dies aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Bewertung, die sich durch eine sehr hohe Raumwirksamkeit, städtebauliche Wirkung und ein günstiges Kosten-Nutzenverhältnis auszeichnete. Wegen des als hoch eingeschätzten Umweltrisikos wurde das Vorhaben als „Projekt mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ eingestuft.

Um der weiteren Planung keine Hemmnisse durch ein konkurrierendes Projekt in den Weg zu legen, wurde die verkehrlich sinnvolle Maßnahme A30 in Gänze aus der Fortschreibung des BVWP 2003 gestrichen.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Außenstelle Osnabrück, hatte somit den Planungsauftrag für den Neubau der A33 Nord erhalten und beim Landkreis Osnabrück als der zuständigen Behörde um die Durchführung einer Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der Umweltverträglichkeit gebeten. Dem kam der LK OS erwartungsgemäß gerne nach und am 18. März 2005 fand die Antragskonferenz statt. Der Landkreis Osnabrück hat am 07.01.2008 das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Die Landesplanerische Feststellung der Vorzugsvariante erging am 27. Januar 2009. Die förmliche Linienbestimmung erfolgte am 17. Dezember 2012.

Nachdem das formelle Verfahren letztlich soweit fortgeschritten war, dass man sich der Realisierung der A33 Nord sicher wähnte, wurde das Ausbauprojekt A30 wieder hervorgeholt und für die nächste Fortschreibung des BVWP vorgeschlagen.

Im BVWP 2030 wird für den Streckenabschnitt zwischen den Autobahnkreuzen Lotte und Osnabrück-Süd in der Engpassanalyse für Bundesfernstraßen eine hohe, kapazitätsabhängige Stauwahrscheinlichkeit konstatiert. Es ist die Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen vorgesehen und wegen der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung dieses Projekts wurde die Maßnahme in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Der Planungsauftrag an das Landesamt ist erteilt und der „große Wurf“ scheint gelungen.

Darüber hinaus erwecken die Antragsunterlagen den Eindruck, dass sie sich nicht mit der nötigen Objektivität mit der Konfliktlage auseinandersetzen. Denn etliche der Unterlagen

beginnen in ihrer einleitenden Wortwahl gleich mit einer Provokation, wenn abweichend von der offiziellen Bezeichnung des geplanten Straßenbauvorhabens vom „Lückenschluss“ gesprochen wird. Diese Begrifflichkeit lässt Zweifel aufkommen, ob die Gutachter mit der nötigen Neutralität an ihre Aufgabe herangegangen sind, wenn sie das Vorhaben eines Autobahnneubaus durch ein unzerschnittenes Waldgebiet und weitere, bisher unzerschnittene Landschaftsräume durch eine solche Begrifflichkeit relativieren.

2 Verkehrliche Aspekte

Es erscheint erwähnenswert, dass die verkehrliche Situation auf den Bundesfernstraßen im Großraum Osnabrück in den letzten beiden Jahrzehnten durch Baumaßnahmen geprägt war.¹⁴ Auf der A30 wurden großräumige Fahrbahnerneuerungen vollzogen und die A1 wurde vom Lotter Kreuz bis zur Anschlussstelle Bramsche im Baukörper von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert. Zudem wurde das Lotter Kreuz baulich umgestaltet. Weiterhin führte die Erkenntnis der mangelnden Tragfähigkeit der Dütebrücke über die A1 zu der Notwendigkeit eines Brückenneubaus.

Alle diese Faktoren führten zu massiven Staubildungen mit der Konsequenz, dass Verkehre sich Wege im untergeordneten Netz suchten. Diese situationsbedingten Mehrbelastungen wurden bei den Verkehrserhebungen z.B. auf der L87 und der L109 nicht thematisiert bzw. bereinigt und führten insofern zu verfälschten Ergebnissen.

Bei der Bewertung des Vorhabens und der Gewichtung der gegenläufigen Belange sind diese für die Beurteilung relevanten Fakten von Bedeutung. Es ist bisher nicht erkennbar, dass die genannten Abläufe und Gutachten einen angemessenen Eingang in die Planung gefunden haben.

14 Vgl. NOZ vom 29.06.2014 (<https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/486506/a30-bei-osnabrueck-wird-zum-nadelohr>); NOZ vom 24.04.2015 (<https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/568703/baustelle-auf-der-a30-zwischen-lotter-kreuz-und-sutthausen>); NOZ vom 01.01.2019 (<https://www.noz.de/deutschland-welt/niedersachsen/artikel/1549678/a1-bis-a239-hier-sind-in-der-region-baustellen-auf-autobahnen>)

3 A33-Nord – als Projekt des Vordringlichen Bedarfs überbewertet

Dies vorangestellt wird auf Folgendes hingewiesen:

1. Mäßiger Nutzen, aber ständig steigende Kosten rechtfertigen nicht die Einstufung der A33-Nord in den Vordringlichen Bedarf. Bei der Aufstellung des BVWP 2030 blieb die „hohe Umweltbetroffenheit“ des Vorhabens unberücksichtigt. Die besondere Bedeutung war auch in früheren BVWP nicht angemessen berücksichtigt. Das sogenannte Öko-Sternchen bezog sich nämlich lediglich auf die hohe ökologische Wertigkeit des Gebietes an sich, zum damaligen Zeitpunkt war aber überhaupt noch nicht berücksichtigt worden, dass es sich um einen Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ handeln würde.¹⁵ Die Gewichtung im Rahmen der FFH-VP für den BVWP wäre in Kenntnis dessen ganz anders ausgefallen.

2. Die als „zwingende Gründe“ geltend gemachten Auswirkungen der A33-Nord reichen keinesfalls aus, um die erheblichen Beeinträchtigungen prioritärer natürlicher Lebensraumtypen und prioritärer Arten zu rechtfertigen (dazu ausführlicher weiter unten).

3. Da die künftig zu erwartenden Verkehrsströme im Raum Osnabrück nach dem 6-streifige Ausbau der A30 auch ohne A33-Nord abgewickelt werden können, trifft es nicht zu, dass es zu diesem Vorhaben keine „zumutbare Alternative“ gibt. Jedenfalls wäre es auch aus Gründen des Habitat- und Artenschutzes und zur Vermeidung unnötiger, irreversibler Eingriffe erforderlich, zuerst einmal die Auswirkungen einer ausgebauten A30 abzuwarten, um dann über die Notwendigkeit der A33-Nord zu entscheiden. Mit der Erweiterung der A30 auf sechs Spuren besteht keinerlei Bedarf für einen weiteren Ausbau des Autobahnnetzes um Osnabrück, weil der gesamte überregionale Verkehr über die bestehenden Autobahnen abgewickelt werden kann.

4. Würde die A33-Nord dennoch im Rahmen einer Ausnahme zugelassen, wären die zur Vermeidung bzw. Verminderung nachteiliger Umweltauswirkungen geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen völlig unzureichend (siehe dazu weiter unten)

Im Rahmen der Linienbestimmung sind zwei Alternativen zur A33-Nord geprüft worden,¹⁶ doch erfüllt nach Ansicht des Vorhabenträgers weder die Nord-Ost-Variante¹⁷ noch der 6-streifige Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd den mit der A33-Nord verfolgten Zweck, eine direkte Verbindung zwischen den

15 Siehe z.B. Bundesratsdrucksachen vom 29.03.07 (232/07) bzw. vom 11.06.04 (320/04)

16 Projektinformationssystem Entwurf BVWP 2030 – Projektdossier A33-G10-NI,1.4)

17 die bereits 2006 von der Ingenieurgruppe IVV im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums untersucht und wegen des geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 1,6 als Alternative zur Hauptvariante verworfen wurde.

Agglomerationszentren Bielefeld und Bremen herzustellen. „Die zunehmenden Verkehrsströme können nicht verkehrsgerecht durch die A30 in Richtung A1 geführt werden,“ heißt es zur Begründung. Wenn „nicht verkehrsgerecht“ bedeutet, dass die A30 auf diesem Abschnitt bisher nicht über eine ausreichende Kapazität verfügt, ist dies kein Ablehnungsgrund, da der geplante Ausbau der A30 als „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“ (VB-E) grundsätzlich Vorrang vor den übrigen Projekten des „Vordringlichen Bedarfs“ (VB) hat.¹⁸

Bei Aufstellung des BVWP 2030 wurde die Einstufung der A33-Nord in den „Vordringlichen Bedarf“ (VB) mit dem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,8 begründet. Als „neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB“ wurde das Projekt, dem eine hohe Raumwirksamkeit zugesprochen wurde, bereits 2003 in den BVWP aufgenommen.¹⁹ Im Rahmen des umfassenden Planungsauftrags sollte geklärt werden, inwieweit bei den noch nicht entscheidungsreifen Projekten „Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“²⁰

Nach Verabschiedung des BVWP 2030 durch den Deutschen Bundestag wurde bekannt, dass die Investitionskosten für die A33-Nord nicht 87 Mio., sondern 145 Mio. Euro betragen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sank damit von 3,8 auf 2,5. Auf Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen teilte das Bundesverkehrsministerium kürzlich mit, dass die Investitionskosten der A33-Nord mittlerweile knapp 170 Mio. Euro betragen.²¹ Das Nutzen-Kosten-Verhältnis der A33-Nord sinkt damit auf einen Wert unter 2,0. Im Hinblick auf die „hohe Umweltbetroffenheit“ des Vorhabens²² ist dessen Einstufung in den vordringlichen Bedarf nicht mehr zu rechtfertigen. Im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis unverändert mit 3,8 angegeben. Daraus lasse sich ableiten, „dass das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange das Interesse an der Integrität des betroffenen Natura-2000-Gebiets übersteigt.“²³

18 Vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030. Endfassung 05.08.2016, BT-Drucksache 18/9350. Auf Seite 12 heißt es: *Innerhalb dieser Vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen.*

19 Bundesverkehrswegeplan 2003. Deutscher Bundestag, Drucksache 15/2050 vom 17.11.2003, S. 98)

20 Ebd., S. 17

21 Pressemitteilung von Filiz Polat, Mitglied des Deutschen Bundestages, vom 16.11.2020 (Anlage 03-114 Polat, 20116PMA33-Nord)

22 Vgl. Projektinformationssystem Entwurf BVWP 2030 – Projektdossier A33-G10-NI, 1.8 Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B). – Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Aufstellung des BVWP 2030 hatten wir bemängelt, dass dieser Bewertungsaspekt bei der Dringlichkeitseinstufung unberücksichtigt blieb.

23 Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf vom 15.06.2020, S. 14

4 A33-Nord – fragwürdige Verkehrsentlastung

Die im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr 2015 erstellte Verkehrsuntersuchung der A33-Nord wurde 2018 fortgeschrieben. Danach beträgt das zu erwartende Verkehrsaufkommen der A33-Nord rund 35.000 Kfz-Fahrten je Werktag, darunter 15.000 Fahrten (43%) im Durchgangs- bzw. Fernverkehr. Weit mehr als die Hälfte des künftigen Verkehrsaufkommens entfällt also auf den Quell- und Zielverkehr innerhalb der Region Osnabrück. Ein nicht unbeträchtlicher Teil davon ist „induzierter Verkehr“, also unerwünschter Neuverkehr als Folge der besseren Erreichbarkeit potentieller Zielorte im Nahbereich.²⁴ Einerseits führt die Verlagerung von Fahrten auf die Autobahn zur Entlastung nachgeordneter Straßen; andererseits erzeugen neue Anschlussstellen zusätzlichen Verkehr.²⁵ Aus der Entlastung von Ortsdurchfahrten zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne von § 34 Abs. 4 BNatSchG abzuleiten wie „*Verbesserung von Gesundheit und Wohlbefinden der dort ansässigen Bevölkerung*“ oder „*Minderung von Unfallrisiken und Umweltbelastungen*“, ist der verzweifelte Versuch des Vorhabenträgers, die Beeinträchtigung prioritärer Lebensräume bzw. Arten zu rechtfertigen. Die genannten Auswirkungen sind weitaus umweltschonender und weniger kostspielig durch die Entschärfung von Unfallschwerpunkten zu erreichen.

Im Fall der Stadt Osnabrück wird die Entlastung der B 68 durch die A33-Nord völlig überschätzt. Nach der Verkehrsuntersuchung der A33-Nord würde das Verkehrsaufkommen der B 68 im Norden des Stadtgebietes (Autobahnzubringer) um nicht einmal 10% abnehmen. Doch wird die von der Stadt wiederholt geforderte Abstufung der B 68 zwischen der A1 im Norden und der A30 im Süden mit der Begründung abgelehnt, die Autobahnverbindung über das Lotter Kreuz verfüge nicht über die nötige Kapazität, um den zusätzlichen Verkehr von der B 68 aufzunehmen. Das gilt nach erfolgtem Abschluss des 6-streifigen Ausbaus der A1 bis zum Autobahnkreuz Lotte/Osnabrück und dem Neubau des dortigen Brückenbauwerks allenfalls für die A30, doch ist der Anteil des Fernverkehrs der B 68 mit weniger als 1% des Verkehrsaufkommens so gering, dass dessen Verlagerung auf die Autobahn zu einer kaum spürbaren Mehrbelastung führt. Daran, dass die B 68 Osnabrück erst nach Fertigstellung der A33-Nord abgestuft werden kann, hält der Vorhabenträger jedoch weiterhin fest. Im Übrigen ist hier festzustellen, dass die Entlastung der Stadt Osnabrück durch verkehrslenkende Maßnahmen im Stadtgebiet erreicht werden könnte (siehe „Anlagenkonvolut Bürgerdialog“ aus dem Mediationsverfahren der Bertelsmannstiftung im Anhang). In der Vergangenheit wurde aber sogar abgelehnt, solche Möglichkeiten auch nur zu prüfen. Insofern können gesundheitliche oder Sicherheitsaspekte, deren anderweitige Bewältigung noch nicht einmal geprüft wurde, für den Neubau der A33-Nord nicht geltend gemacht werden.

24 Vgl. Projektinformationssystem Entwurf BVWP 2030 – Projektdossier A33-G10-NI, 1.6 – Mehr als die Hälfte der Pkw-Fahrleistung entfällt demnach auf induzierten Verkehr.

25 So würde die geplante Anschlussstelle der A33-Nord an der L 109 bei Icker mit 7.500 Auf- und Abfahrten pro Tag die prognostizierte Entlastung (-4.500 Kfz/Tag) zunichtemachen.

5 A33-Nord – Bundesfernstraßenprojekt ohne Alternative?

Wie eingangs dargelegt, kann bei nicht zu vermeidender erheblicher Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten durch ein Projekt eine Genehmigung nur dann erteilt werden, wenn das öffentliche Interesse an dem Vorhaben überwiegt und „zumutbare Alternativen“ nicht gegeben sind. Bei Aufstellung des BVWP 2030 wurden als Alternativen zur A33-Nord die „Nord-Ost-Alternative“, also die östliche Umgehung des FFH-Gebietes DE 3614-334, und der 6-streifige Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd genannt.²⁶ Da die Nord-Ost-Alternative bereits 2006 wegen eines zu geringen Nutzen-Kosten-Verhältnisses (1,6) verworfen wurde, überrascht es nicht, dass nachfolgende Untersuchungen mit leicht veränderter Trassenführung ebenfalls zu dem Schluss kommen, diese Trassierung vor allem aus Kostengründen als Alternative zur vorliegenden Planung („Vorzugsvariante“) abzulehnen.²⁷

Der Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd, die „Null-Plus-Alternative“ im früheren Raumordnungsverfahren, wurde aus der weiteren Alternativenprüfung ausgeschlossen. Zur Begründung heißt es, dieses Vorhaben sei nunmehr Bestandteil des BVWP 2030 und könne daher als „indisponible Maßnahme“ betrachtet werden. Doch gehört der geplante Ausbau der A30 zu den Neuen Vorhaben des BVWP, die sich allein nach ihrer Dringlichkeit (Vordringlicher oder Weiterer Bedarf) unterscheiden. Diese Einstufung nimmt keineswegs das Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens vorweg. Mit dem Hinweis auf den sechsspurigen Ausbau der A30 als Alternative wird im Übrigen das Vorhaben überhaupt nicht zur Disposition gestellt, sondern nur darauf aufmerksam gemacht, dass damit die A33-Nord völlig überflüssig wird, weil eine ausgebaute A30 ausreichende Kapazitäten für den um Osnabrück fließenden Verkehr aufweist.

In der Verkehrsuntersuchung 2015 wurde der 6-streifige Ausbau der A30 (Netzfall 0+) mit dem Neubau der A33-Nord (Netzfall 1) zwar verglichen. Ein klares Fazit dieser Alternativenprüfung wurde allerdings vermieden. Unter den berücksichtigten Netzfällen habe sich der Bau der A33-Nord „als verkehrliche Vorzugsvariante“ erwiesen. Sie sei durch den Ausbau der A30 nicht zu ersetzen, „da über die A30 andere Verkehrsströme abgewickelt werden.“ Betrachtet man die seinerzeit prognostizierten Verkehrsmengen näher, kommt man zu dem Schluss, dass die A33-Nord die A1 und die A30 nördlich bzw. östlich des Lotter Kreuzes um 10.000 bis 12.000 Kfz-Fahrten pro Tag entlasten würde, dass aber die Kapazität der künftig auf sechs Fahrstreifen ausgebauten A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd (bis 100.000 Fahrzeuge/Tag) ausreichen würde, um den bis 2030 zu erwartenden Gesamtverkehr von bis zu 80.000 Fahrzeugen pro Tag auch ohne A33-Nord zu bewältigen.²⁸

26 Vgl. Projektinformationssystem Entwurf BVWP 2030 – Projektdossier A33-G10-NI, 1.4 Alternativenprüfung

27 Unterlage 21.1.1 zum Feststellungsentwurf „Varianten- bzw. Alternativenbetrachtungen und Wahl der Linie“ vom 15.05.2020, S. 10 ff.

28 Vgl. J. Deiters: Ausbau der A30 in Osnabrück oder Neubau der A33-Nord? Mögliche Konsequenzen der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für die Bundesfernstraßenplanung im Raum Osnabrück. Osnabrück, März 2016, S. 5

In der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung von 2018 fehlen Prognosewerte für den Netzfall 1, also den Bau der A33-Nord unter der Annahme, dass die A30 südlich Osnabrück nicht ausgebaut wird. Als angeblich „indisponible Maßnahme“ wird dieses Vorhaben als mögliche Alternative zur A33-Nord nicht mehr berücksichtigt. Der heiklen Aufgabe einer vergleichenden Bewertung entledigt, stellen die Verkehrsgutachter zu den Vorzügen der A33-Nord abschließend fest, dass diese neben der Entlastung nachgeordneter Straßen und von Ortsdurchfahrten im Wesentlichen darin beständen, die Kapazitätsreserven auf der A1 und A30 zu erhöhen.

Mit der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung haben sich die Prognosewerte deutlich erhöht. Für die A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd gilt nunmehr, dass die Verkehrsbelastung von 50.000-80.000 Kfz/Tag im Jahr 2015 auf bis zu 94.000 Kfz/Tag 2030 ansteigt. Bei gleichzeitigem Neubau der A33-Nord wäre mit einer Verkehrszunahme auf der A30 südlich Osnabrück bis zu 86.000 Kfz/Tag zu rechnen.²⁹ In beiden Fällen würde also die Kapazität einer vierstreifigen Autobahn (bis 70.000 Kfz/Tag) deutlich überschritten, doch wäre die Kapazität der auf sechs Fahrstreifen ausgebauten A30 (bis 100.000 Kfz/Tag) ausreichend, um die bis 2030 zu erwartenden Verkehrsmengen zu bewältigen. Dabei ist realistischer Weise davon auszugehen, dass der Fahrzeugbestand in Deutschland sinken wird, wie z.B. die aktuellen Verkaufszahlen für Fahrzeuge belegen. Aus Gründen des Klimaschutzes ist eine solche Entwicklung im Übrigen sowohl wünschenswert und von künftigen Bundesregierungen auch zu unterstützen.

Fazit: Der geplante Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd ist nicht nur eine Alternative zum Neubau der A33-Nord. Zur Bewältigung des Fernverkehrs im Kreuzungsbereich der Autobahnachsen A1/A33 und A30 macht der Ausbau der A30 südlich Osnabrück den Neubau der A33-Nord entbehrlich.³⁰ Überlastungen im Netz nachgeordneter Straßen, wie in der Verkehrsuntersuchung aufgezeigt, lassen sich durch örtlich angepasste Maßnahmen (Ortsumgehung, Umbau von Knotenpunkten u. dgl.) vermeiden. Über die Abstufung der B68 im Stadtgebiet von Osnabrück ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden. Verbunden mit verkehrslenkenden Maßnahmen kann die erwünschte Entlastung der Stadt Osnabrück erreicht werden.

Die Suche nach „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ im Sinne von § 34 Abs. 3 bzw. 4 BNatSchG erübrigt sich. Sollte der Vorhabenträger dennoch eine Ausnahmegenehmigung für den Bau der A33-Nord erwirken, müsste gerichtlich geklärt werden, ob die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Eine wichtige Rolle spielt dabei, ob

29 Vgl. J. Deiters: Ausbau der A30 muss Priorität haben. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zieht die falschen Schlüsse aus der Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A33-Nord. Osnabrück, April 2019, überarb. Febr. 2020, Tab. 3 – Auswertung der Fortschreibungsergebnisse der Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst

30 Als „Null-Alternative“ spielt der Verzicht auf ein Vorhaben in der UVP eine wichtige Rolle, wenn es um die Frage geht, ob das übergeordnete Ziel auch ohne den in Aussicht genommenen Plan zu verwirklichen ist. – Umweltbundesamt (Hrsg.): Die Alternativenprüfung in der Strategischen Umweltprüfung und der Umweltverträglichkeitsprüfung. Dessau-Roßlau, Juni 2020, S. 60

bzw. inwieweit die erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten durch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu vermindern sind.

6 Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Der Neubau der A33-Nord führt zu Zerschneidungen landwirtschaftlicher, zum Teil hofnaher Flächen und menschlicher Siedlungsräume, insbesondere in den Bereichen Power Feld und Hinter dem Felde und der Kulturlandschaft mit der Folge, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen.

Hierzu wird in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht „Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens“, Seite 3 ausgeführt:

„Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit Der geplante Neubau der A 33 betrifft die Gemeinden bzw. Städte Osnabrück, Bramsche, Wallenhorst und Belm. Betroffene Siedlungsschwerpunkte sind der nordöstliche Teil des Kernortes Wallenhorst, die Wallenhorster Ortsteile „Vor dem Bruche“ und „Ostenort“, der westliche Randbereich von Icker, der Ortsteil „Hinter dem Felde“ in der Gemeinde Belm sowie die westlichen bzw. östlichen Randbereiche von Belm und dem Osnabrücker Stadtteil Widukindland.

Große Teile des Untersuchungsgebietes und insbesondere auch die Bereiche der Ortsteile „Vor dem Bruche“ und „Ostenort“ sind durch Streusiedlungen geprägt. Eine großzügige räumliche Trennung von Wohnsiedlungen und Autobahntrasse ist daher nicht durchgängig möglich.“

Die Zerstörung der historischen Bauernschaft Powe/Haster Straße und der hier vorhandenen jahrhundertalten Nachbarschaft inkl. der hier durch die Landwirtschaft geprägten Kulturlandschaft wird überhaupt nicht ausreichend gewürdigt und bewertet. Die Zerstörung der Kulturlandschaft gilt im Übrigen für den gesamten Planungsraum Belm/Wallenhorst. Hier findet sich auch in der Bewertung der Umweltbelange keine Prüfung und Bewertung dieses Schutzgutes. Dieser Belang ist im Hinblick auf die Ziele des Umweltforums insofern von Bedeutung, als die Zerschneidung von Flächen den Nutzungsdruck auf die verbleibenden Flächen verstärken wird und somit die Gefahr besteht, dass sich der Rückgang der Arten und empfindlichen Lebensräume weiter verschärft und auch die sonstige, mit der normalen landwirtschaftlichen Nutzung verbundene Umweltbelastung erhöht.

Weiter heißt es im Erläuterungsbericht, Seiten 135 und 136: *„Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind insgesamt nicht zu erwarten.*

.....

Angesichts der konkreten Wirkungen des Straßenprojektes und der naturräumlichen Gegebenheiten des Untersuchungsgebietes ist nicht zu erwarten, dass sich über die im LBP berücksichtigten Sachverhalte hinaus weitere nachteilige Wechselwirkungen bzw. Synergieeffekte ergeben, die dazu führen, dass die Gesamtbelastung einzelner Ökosystem-Komplexe in so erheblicher Weise von den schutzgutspezifisch ermittelten Beeinträchtigungen abweicht, dass dies für die Eingriffsbeurteilung und Kompensationsbemessung von Bedeutung ist.“

Im Schutzgut „kulturelles Erbe“ sind Auswirkungen auf historisch, architektonisch oder archäologisch bedeutende Stätten und Bauwerke und auf Kulturlandschaften zu betrachten und zu bewerten. Für das Umweltforum ist dieser Aspekt deshalb von besonderer Bedeutung, weil damit auch Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden sind.

Die jahrhundertealte Kulturlandschaft mit einer artenreichen Struktur der land- und forstwirtschaftlichen Flächen wird überhaupt nicht bewertet; sie wird gleichsam als Nebenaspekt abgehandelt. Umfassende Untersuchungen zu den betroffenen und komplett verlorengehenden Funktionen (Freiraum, faunistische und avifaunistische Gesamtbedeutung, Bedeutung für die Vielfalt der Flora, Naherholung, Klima, Freiraumfunktionen...) sind dazu erst gar nicht angestellt worden. Die Wechselwirkungen sind nicht bzw. völlig unzureichend angesprochen. Auch ist überhaupt nicht betrachtet, dass der von der A 33-Nord betroffene Raum der einzige großflächig zusammenhängende Raum in der Gesamtregion ist, der nicht von größeren bundesweiten Verkehrsstrassen berührt bzw. zerschnitten wird. Insbesondere für die Erholung, aber auch für Tierarten mit großen Raumansprüchen haben solche unzerschnittenen Räume eine besondere Bedeutung als Rückzugsraum.

Zwischen B 218 im Norden, der B 65/51 im Osten/Südosten und der B 68/A1 im Westen befindet sich ein großflächig zusammenhängender Naturraum mit einer Kulturlandschaft aus Streusiedlungen, Landwirtschaft, Erholungsraum, Dorf- und Ortslagen, der lediglich durch Landes- und Kreisstraßen gequert wird. Mit Realisierung der A 33-Nord würde dieser Raum aber vollständig zerschnitten, die großräumig vernetzten Funktionen würden vollständig zerstört. Diesen Gesichtspunkten der nach UVPG ja zu betrachtenden Wechselwirkungen in der Betroffenheit der Schutzgüter wird in den Planfeststellungsunterlagen überhaupt nicht Rechnung getragen.

Diese Zerstörung der Gesamtraums und der betroffenen Schutzgüter – gerade auch im Nahbereich der Stadt Osnabrück sowie der hier betroffenen Siedlungsräume in Belm und Wallenhorst – kann auch nicht durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Ein solcher Eingriff ist somit unzulässig.

Und schließlich heißt es im Erläuterungsbericht, Seite 147:

„Landwirtschaft

Um dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu genügen wurde im Zuge der Maßnahmenplanung versucht, landwirtschaftliche Flächen in möglichst geringem Umfang in Anspruch zu nehmen und nach Möglichkeit auf öffentliche oder freiwillig angebotene private Flächen zurückzugreifen.“

Der Eingriff der Trasse selbst in die landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Auswirkungen dieser Planung auf die Existenzfähigkeit vorhandener landwirtschaftlicher Betriebe oder den Zusammenhang von Betriebsflächen wird weder erfasst noch bewertet. Es werden über die Trasse hinaus der örtlichen Landwirtschaft umfassend Flächen entzogen; die Bewirtschaftung vorhandener/verbleibender landwirtschaftlicher Nutzflächen wird zusätzlich erschwert bzw. gänzlich unmöglich gemacht. Im Bereich der Bauerschaft Powe werden die hier noch aktiven landwirtschaftlichen Betriebe massiv in ihrer Existenz bedroht. Dieses wird auch in anderen Teilräumen der Fall sein. Die Auswertung der Besitzstandskarten (Unterlage

16 der Planfeststellungsunterlagen) zeigt, wie massiv die unmittelbar den Hofstellen (z.B. in Powe und Icker) zugeordneten Flächen zerschnitten werden, es verbleiben nur unwirtschaftlich zugeschnittene Restflächen, die eine wirtschaftliche Nutzung unmöglich machen. Dieser Aspekt wird in der Gesamtbetrachtung der Auswirkungen überhaupt nicht gewürdigt und stellt einen erheblichen Verfahrensmangel dar. Diese Aspekte sind für den Natur- und Umweltschutz nur scheinbar ohne Belang. Tatsächlich wird der Flächenentzug jedoch zu einer Intensivierung der Nutzung an anderer Stelle mit all seinen Folgen für Natur und Landschaft führen, die in der Betrachtung gar nicht berücksichtigt ist.

7 Immissionsschutz, Belastung eines breiten Korridors mit Lärm und Abgasen

Hierzu führt Anlage 1 zum Erläuterungsbericht „Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens“, Seite 6 aus:

„Immissionsschutz

Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen lassen sich die o.g. erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen deutlich vermindern, dennoch verbleiben für 22 Objekte mit insgesamt 114 Geschossseiten (Schutzfälle) sowie einem Außenwohnbereich Grenzwertüberschreitungen für die dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung bestehen.“ Und weiter:

„Der Trassenverlauf im Nahbereich von Siedlungsgebieten und die damit einhergehende Überprägung des Wohnumfeldes sowie die für 22 Objekte verbleibenden bzw. nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu bewältigenden Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV, werden unter fachlichen Gesichtspunkten der Umweltvorsorge als erhebliche nachteilige Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch beurteilt.“

Es steht außer Frage, dass es sich um außerordentlich schwerwiegende Beeinträchtigungen handelt. Dies umso mehr, als an zahlreichen Immissionsorten im Netzfall 1+ Beurteilungspegel erreicht werden, die mehr als 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) betragen. Das Vorhaben verursacht daher Schallbelastungen, die gesundheitgefährdend sind und um der Vermeidung einer Verletzung der verfassungsrechtlichen Gewährleistung des Art. 2 Abs. 2 GG willen unbedingt zu verhindern sind. Derart schwerwiegende Beeinträchtigungen dürfen in keinem Fall hingenommen werden.

Davon abgesehen kommt ein Verweis auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes erst in Betracht, wenn aktiver Schallschutz unzumutbar ist. Die einfachste Variante des aktiven Schallschutzes – die Begrenzung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit –, die der von dem Autobahnvorhaben betroffenen Wohnbevölkerung in ihrer Gesamtheit zu Gute käme, wurde nicht einmal geprüft. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 100 km/h tagsüber und Tempo 80 km/h zur Nachtzeit trüge nicht bloß maßgeblich zur Minderung der Schallbelastung der Wohnbevölkerung, sondern zugleich dazu bei, das Klima sowie Natur und Landschaft von verkehrsbedingten Immissionen (CO₂, NO_x, NH₃) zu entlasten. Angesichts der dramatischen Klima- und Biodiversitätskrise ist es mit Rücksicht auf den auch

in Verantwortung für künftige Generationen dringlichen Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (Art. 20a GG) schlicht nicht verantwortbar, neue Autobahnen zu bauen, weiteren Verkehr auf diesem Wege zu erzeugen und nicht einmal von der einfachen Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung Gebrauch zu machen, um Mensch, Natur und Umwelt von völlig unnötigen Auswirkungen des Straßenverkehrs zu entlasten.

Die Planung der A 33-Nord führt nicht zuletzt im Bereich der Bauernschaft Powe bzw. in weiteren Bereichen entlang der Trasse zu schwerwiegenden Eingriffen, da die Bewohnbarkeit und Lebensqualität, gerade auch in den Außenwohnbereichen, vollständig zerstört wird. Für das Umweltforum ist dieser Aspekt deshalb von Belang, weil er bei den Wechselwirkungen in der Bewertung der Schutzgüter insgesamt völlig außer Acht gelassen worden ist. Bei korrekter Berücksichtigung hätte sich die Gewichtung jedoch deutlich zulasten des Vorhabens verschoben. Diese Aspekte hätten außerdem in das Nutzen-Kosten-Verhältnis einbezogen werden müssen.

Für den Landschaftsraum zwischen Wiehengebirge und Nettetal/Bramheide/Power Feld ist daher ein vollständiger Wertverlust in seiner Funktion als Gebiet für Freizeit, Erholung und Naturerlebnis zu konstatieren und hätte in den Antragsunterlagen angemessen berücksichtigt und bei den Kompensationsmaßnahmen gewürdigt werden müssen.

Hierzu wird in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht „Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens“, Seite 6 ausgeführt:

„Erholungsräume

Die A 33 ist zudem mit einer Zerschneidung von Erholungsräumen und insbesondere vorhandener Wegebeziehungen verbunden. Letztere werden aber durch die vorgesehenen Über- oder Unterführungen weitestgehend wiederhergestellt.“

Hier muss festgestellt werden, dass die Querverbindung des Radweges zwischen der K 316 (Haster Straße) und dem Radschnellweg Belm-Osnabrück zerstört und nicht ersetzt wird, obwohl diese gerade aufwendig wiederhergestellt und modernisiert wurde und der Radschnellweg zwischen Belm und Osnabrück als Modellprojekt vom Land Niedersachsen gewünscht und eine finanzielle Förderung in Aussicht gestellt wurde.

Die Holtstraße wird von der K 342 abgekoppelt und über den Eschkötterweg an die K 342 (Power Weg) wieder angeschlossen. Dieses bedeutet Mehrwege für die Landwirtschaft, für Radfahrer (auf die aktuelle Planung des Radweges entlang der K 342 durch den Landkreis wird verwiesen), Reitwege werden zerschnitten, Erreichbarkeit der Waldflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen für die Power Landwirte wird erschwert. Dieses gilt im Übrigen für den gesamten Trassenverlauf. Diese Mehrfahrten hätten der Umweltbilanz des Straßenbauvorhabens negativ zugerechnet werden müssen.

Auch der Fernwanderweg Wittekindsweg ist von der vorliegenden Planung betroffen. Der Fernwanderweg „Wittekindsweg“ verläuft in Wallenhorst ab der Gemarkungsgrenze zu Icker in westliche Richtung parallel zur geplanten A33 und ab kurz vor der A1 in südliche Richtung, wo eine Kreuzung mit der geplanten A33 erfolgen müsste. Auf einer Länge von ca. 96 km zwischen der Stadt Osnabrück und der Stadt Porta Westfalica ist der Verlauf auf

überwiegend natürlichen Strecken im UNESCO Natur- und Geopark TERRA.vita. Seit rund 100 Jahren wird dieser Weg erwandert. Die Wanderer und Wanderinnen suchen auf dem Weg Erholung und Naturnähe. Durch die A33 würden die Wanderer und Wanderinnen auf einer Streckenlänge von ca. 2 km erheblich neu durch Verkehrslärm belastet. Auf weiteren ca. 3 km erfolgt eine erhebliche Mehrbelastung von Verkehrslärm parallel durch die A 1. Zudem wäre in diesem Abschnitt eine Querung der geplanten A33 notwendig, die neben der Verkehrslärmbelastung auch eine visuelle Beeinträchtigung des natürlichen Streckenverlaufs bedeuten würde. Eine Verlegung des Wanderweges in diesem Streckenabschnitt ist nicht möglich, da ein Zielpunkt die Stadt Osnabrück ist und eine Wegeführung zum anderen Zielpunkt Stadt Porta Westfalica immer eine Querung der geplanten A33 in der Gemeinde Wallenhorst oder der Gemeinde Belm erfordern würde. Es muss daher befürchtet werden, dass der gesamte Streckenverlauf des rund 100-jährigen „Wittekindsweg“ zwischen der Stadt Osnabrück bis östlich der geplanten A33 für Wanderer und Wanderinnen unattraktiver wird und somit $\frac{1}{4}$ dieses Fernwanderweges in seiner Nutzung und somit Existenz bedroht ist. Es ist aber auch denkbar, dass im Laufe der Zeit eine ganz neue Wegeführung entwickelt wird und sich damit die mit Wanderströmungen verbundenen Störungen auf zusätzliche Flächen verlagern, die somit den Negativauswirkungen durch das Straßenbauvorhaben zuzurechnen sind. Von einer Auseinandersetzung mit diesen Belangen ist in den Unterlagen jedoch nichts erkennbar.

Fernwanderweg Hünenweg

Der Fernwanderweg „Hünenweg“ verläuft in Wallenhorst ab der Gemarkungsgrenze zu Osnabrück in nördlicher Richtung bis hinter den geplanten Anschluss der A33 an die A1. Durch die A33 würden die Wanderer und Wanderinnen auf einer Streckenlänge von ca. 2 km erheblich durch eine Mehrbelastung von Verkehrslärm parallel durch die A 1 belastet.

Zudem wäre in diesem Abschnitt eine Querung der geplanten A33 notwendig, die neben der Verkehrslärmbelastung auch eine visuelle Beeinträchtigung des natürlichen Streckenverlaufs bedeuten würde. Eine Verlegung des Wanderweges in diesem Streckenabschnitt ist nicht möglich, da ein Zielpunkt die Stadt Osnabrück ist und eine Wegeführung immer eine Querung einer Autobahn erfordern würde. Es muss daher befürchtet werden, dass der gesamte Streckenverlauf zwischen der Stadt Osnabrück und bis nördlich der geplanten A33 für Wanderer und Wanderinnen unattraktiver wird. Im Einzelnen ist auf folgende landschaftsgebundenen Erholungseinrichtung einzugehen, deren landschaftlichen Reize durch die A33 zerstört würden:

7.1 Rundwanderweg TERRA.track Ruller Bruch

Der lokale Rundwanderweg „TERRA.track Ruller Bruch“ führt auf einer Rundstrecke von ca. 10,6 km genau im Bereich des Verlaufs der geplanten A33. Die Wanderer und Wanderinnen suchen auf dem Weg Erholung und Naturnähe. Durch die A33 würden die Wanderer und Wanderinnen auf der gesamten Strecke erheblich neu durch Verkehrslärm belastet. An 2 Stellen müsste sogar eine Querung der geplanten A33 erfolgen, die neben der erheblichen Verkehrslärmbelastung eine erhebliche visuelle Beeinträchtigung bedeuten würden.

Aufgrund der durchgehenden Belastung durch die geplante A33 ist dieses Rundwanderweges in seiner Existenz bedroht.

Ebenso würden auch der Osnabrücker Ringweg, Mühlenweg und die im Rahmen des ILEK neu ausgewiesene Radrundroute „Hufeisen“, die teilweise von den Heimat- und Wandervereinen mit viel Liebe und Mühe unterhalten werden und die Angebote der Gemeinde Belm in Zusammenarbeit mit TERRA.vita und der TOL mbH zu Wander- und Radwanderwegen ihren Nutzungs- und Erholungswert einbüßen.

In der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht „Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens“, Seite 10 wird ausgeführt:

„Landschaft

Insgesamt kommt es durch das Vorhaben zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen für das Schutzgut Landschaft.“

Weiter heißt es im Erläuterungsbericht, Seite 134:

„Zur Beurteilung des Landschaftsbildes im Untersuchungsgebiet wurden die Daten und Bewertungen aus der UVS verwendet. Für den Feststellungsentwurf wurden die Aussagen durch Auswertung aktueller Luftbilder sowie weiterer Fachinformationen (u.a. erholungsbezogene Festlegungen des RROP, Waldfunktionenkarte) detailliert.

Gegenüber der UVS wurden die Grenzen der Landschaftsbildeinheiten in Teilbereichen der Maßstabebene des LBP entsprechend stärker an die tatsächlichen Biotop- und Nutzungsstrukturen angepasst und mit den Bezugsräumen abgeglichen.

Eine hohe Bedeutung für das Landschaftserleben weisen im Untersuchungsgebiet insbesondere das Wallenhorster Bergland im Norden sowie Teile des Schledehauser Hügellandes im Süden auf. Die dazwischenliegenden, überwiegend ackerbaulich geprägten Flächen des Schledehauser Hügellandes sowie die Niederung der Ruller Flut zwischen Rulle und Icker sind demgegenüber von mittlerer Bedeutung für das Landschaftserleben.“

Diese Aussagen sind nicht belegt. Zudem wird das Landschaftsbild auch nicht hinsichtlich seiner Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern bewertet. In welchem Umfang die Auswirkungen der Trasse auf das Landschaftsbild und den Erholungsraum bei den Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, lässt sich nicht nachvollziehen. Da „erheblich nachteilige Umweltauswirkungen“ konstatiert werden (siehe oben), muss angenommen werden, dass dieser Eingriff im Raum nicht ausgleichbar und damit unzulässig ist.

7.2 Nachteilige verkehrliche Effekte, hier: Zunahme des Verkehrs, insbesondere auf der L 109 als Autobahnzubringer

Hierzu wird im Erläuterungsbericht, Seite 14 ausgeführt:

„Die Verkehrsmengenprognosen haben gezeigt, dass die bereits heute sehr hohen Verkehrsbelastungen auf der A 30 und der A 1 im Raum Osnabrück weiter stark zunehmen werden. Eine Entlastung ist dringend erforderlich, um ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz vorhalten zu können. Zudem

ist eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Erreichbarkeit im derzeit peripheren Raum (nord-)östlich von Osnabrück erforderlich. Durch die Maßnahme sind Entlastungen von Ortsdurchfahrten in der Stadt Osnabrück (v. a. B 68) und der Gemeinden Belm (Icker), Wallenhorst (Rulle) und Ostercappeln (Venne) (L 87, L 109 und B 218) zu erwarten. Neben deutlich geringeren Immissionen und damit einer erheblichen Verbesserung der Wohnumfeldfunktionen dieser verdichteten Siedlungsräume bewirkt die Maßnahme durch die Verlagerungen der Verkehre vom untergeordneten Netz auch signifikante Minderungen des Verkehrsunfallrisikos.“

Die A 33 Nord zieht in erheblichem Umfang Zusatzverkehr an, der sich auch auf das untergeordnete Verkehrsnetz auswirken wird, so z.B. auch in Icker durch die dort geplante Anschluss-Stelle an die L 109.

Es werden zudem an keiner Stelle die Auswirkungen der A 33 Nord sowie mittlerweile in Betrieb befindliche B 51 n einschließlich der Tatsache, dass die L 87 und die L 109 nicht mautpflichtig sind, überhaupt in die Verkehrsbewertung einbezogen. Gleiches gilt für die K 316 in Belm-Powe. Maßnahmen, die eine Verkehrsentslastung/-verbesserung an diesen Straßen bewirken könnten, sind vorliegend nicht betrachtet worden.

Es ist nicht nachvollziehbar und nicht begründet, weshalb eine *„Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Erreichbarkeit im derzeit peripheren Raum (nord-)östlich von Osnabrück erforderlich“* ist.

- Der Verkehr in diesem Raum funktioniert.
- Ein deutliches Unfallgeschehen ist nicht dokumentiert.
- Eine erhebliche Verbesserung der Wohnumfeldfunktionen würde durch eine erhebliche Verschlechterung genau dieser Funktionen im Bereich der Trasse „erkauff“.
- Es wird in die Bewertung überhaupt nicht einbezogen, dass mit der schon vorhandenen Anschluss-Stelle der B 51 n an die K 316 und der geplanten Anschluss-Stelle der A 33 an die L 109 westlich von Icker erhebliche Mehrverkehre in diese Räume gezogen werden. Im Zuge der K 316 in Belm und weiter der Vehrter Landstraße in Osnabrück entstehen erhebliche Mehrverkehre, die überhaupt nicht bewertet werden. Gleiches gilt für die Ortslage Icker sowie die Bebauung dort. Diese Straßen werden auch künftig durch LKW-Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr belastet, weil hier keine Mautpflicht besteht und die Strecken als Abkürzung genutzt werden.
- Es wird hinsichtlich der Verkehrsentslastung vollständig einseitig zugunsten der Verhältnisse entlang der B 68 in Osnabrück argumentiert, ohne zu berücksichtigen, dass diese Verbesserung schon wesentlich durch Herausnahme der Ortsdurchfahrt der B 68 aus dem Stadtgebiet von Osnabrück möglich ist. Hier sei nochmals darauf verwiesen, dass sich die beteiligten Akteure bei den Bertelsmann-Gesprächsrunden geweigert haben, die Möglichkeit der Innenstadt-Entlastung von Osnabrück auch nur zu prüfen. Man hat also über Jahre die Belastungssituation in der Stadt Osnabrück ohne Not eskalieren lassen, um ein Nebenargument für den Bau der A33 Nord aufrecht zu erhalten. Stattdessen wird eine womöglich auch auf anderem Wege mögliche Entlastung in Osnabrück ausschließlich durch

Maßnahmen außerhalb des Stadtgebietes in den Gemeinden Wallenhorst und Belm und zu Lasten der dort wohnenden Bevölkerung erkaufte.

- Der Nord-Ost-Raum von Osnabrück ist verkehrlich sehr gut durch die B 51/65, die B 218 sowie die Landesstraßen 87 und 109 einschl. des hier zudem noch vorhandenen Kreisstraßennetzes erreichbar. Hier gibt es in einem eher dünnbesiedelten Bereich überhaupt keine Erreichbarkeitsdefizite; diese sind vollständig konstruiert und durch Zahlen gar nicht belegt. Die Zeitvorteile zur Erreichbarkeit der A 1 aus Ostercappeln oder Bad Essen sind daher ja auch in den Unterlagen nicht weiter thematisiert, sie dürften im Minutenbereich liegen, angesichts der jetzt vorhandenen B51n.

- Aus alle dem das Vorhandensein „zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ zu konstruieren, denn nur dann wäre ja die massive Zerstörung der Lebensräume in den FFH-Bereichen zulässig, ist vollkommen abwegig. Dabei ist ausdrücklich in den Planfeststellungsunterlagen zur Variante 0+ auf Seite 18 des Erläuterungsberichtes (siehe oben, ebenda) unter Punkt 3.2.1 „Variantenübersicht“ festgestellt:

„Die hierbei entwickelte Variante 0+ (= Netzfall 0+) beinhaltet das vorhandene Straßennetz einschließlich aller indisponibler Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes gemäß BVWP 2030 [1]. Der Lückenschluss der A 33 Nord zur A 1 ist hier nicht enthalten. Es zeigt sich, dass die prognostizierten Verkehrsmengen in den Streckenabschnitten mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden können.“

Die A 33 Nord zieht in erheblichem Umfang Zusatzverkehr an, der sich auch auf das untergeordnete Verkehrsnetz auswirken wird, so z.B. auch in Icker durch die dort geplante Anschluss-Stelle an die L 109.

Es werden zudem an keiner Stelle die Auswirkungen der A 33 Nord sowie mittlerweile in Betrieb befindliche B 51 n einschließlich der Tatsache, dass die L 87 und die L 109 nicht mautpflichtig sind, überhaupt in die Verkehrsbewertung einbezogen. Gleiches gilt für die K 316 in Belm-Powe. Maßnahmen, die eine Verkehrsentslastung/-verbesserung an diesen Straßen bewirken könnten, sind vorliegend nicht betrachtet worden.

Aufgrund all dieser verkehrstechnisch ungeklärten Fragen bzw. Unstimmigkeiten fordern wir die Planfeststellungsbehörde auf, die gesamten Rohdaten zu den Verkehrsströmungen und der Gewichtung der Straßen bereitzustellen, um die Ergebnisse im Detail noch einmal eigenständig nachvollziehen zu können. Die bisherigen Unterlagen lassen zu viele Fragen offen. Wir erwarten des Weiteren, dass uns anschließend eine angemessene Frist für eine ergänzende Stellungnahme eingeräumt wird.

Bodenversiegelung und Abfluss Regenwasser

Die Bodenversiegelung durch den Bau der Autobahn hat einen negativen Effekt auf den Abfluss des Regenwassers in der Nette (Ruller Flut). Diese ist schon heute bei stärkerem Regen überlastet und tritt über die Ufer. Durch zusätzliche Versiegelungen wird es noch eher zu großflächigen Überschwemmungen kommen. Darüber hinaus ist aufgrund bereits bestehender Überlastung jedwede Einleitung abzulehnen, die zu einer Beaufschlagung von

Regenwassermengen im Ickerbach führt. Außerdem ist durch die vorbelasteten Wassermengen von der Autobahn mit einer Belastung von Boden und Vegetation zu rechnen, wenn die Ruller Flut über die Ufer tritt und sich dann Schwebstoffe mit daran gebundenen Schadstoffen ablagern. Ebenso ist eine Schädigung der Lebewelt des Gewässers zu befürchten.

8 Trinkwasserschutzgebiet Belm-Nettetal

Hierzu wird in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht „Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens“, Seite 4/5 ausgeführt:

„Trinkwasserschutz – Trinkwasserversorgung

Teile des Untersuchungsgebietes sind als Trinkwasserschutzgebiet Belm-Nettetal ausgewiesen. Im Bereich des Frankensundern überwiegen Grundwassergeringleiter. Die Grundwasserneubildungsraten umfassen im Untersuchungsgebiet einen weiten Bereich von < 51 mm/a bis 400 mm/a. Bereiche hoher Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag finden sich im Umfeld des Kleeberges, im Bereich „Hinter dem Felde“ und im westlichen, nicht von der Trasse gequerten Niederungsbereich der Nette/ Ruller Flut.“

Das Wassergewinnungsgebiet der Gemeinde Belm im Bereich Powe wird vollständig durchschnitten, die Trinkwasserversorgung steht insgesamt in Frage. Es ist nicht ersichtlich, ob überhaupt Alternativen mit Blick auf dieses Schutzgut untersucht und geprüft worden sind.

Weiter heißt es in der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht „Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens“, Seite 8:

„Maßnahmen zum Grundwasserschutz, Risikobewertung

Im Bereich des TWSG Belm-Nettetal wird das Straßenbauvorhaben unter Berücksichtigung der Anforderungen der RiStWag durchgeführt. Beeinträchtigungen des Trinkwasserschutzgebietes können damit ausgeschlossen werden. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut Wasser sind insgesamt nicht zu erwarten.“

und weiter auf Seite 10:

„Zusätzliche Beeinträchtigungen aufgrund von Wechselwirkungen oder dem Zusammenwirken mit anderen zugelassenen Vorhaben oder Tätigkeiten sind nicht gegeben. Auch eine besonders zu berücksichtigende Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle und Katastrophen (inkl. solcher, die durch den Klimawandel bedingt sind) kann ausgeschlossen werden.“

Es ist nicht ersichtlich, wie eine Wechselwirkung von Transporten mit grundwassergefährdenden Stoffen auf der Autobahn durch das Trinkwasserschutzgebiet im Nahbereich von Trinkwasserbrunnen tatsächlich ausgeschlossen werden können. Im Übrigen reichen für eine nachhaltige Verschmutzung des Grundwassers auch eine ganz normale Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle, nicht erst eine besonders zu berücksichtigende.

Die geplante Trasse läuft voraussichtlich durch die Schutzzone II des mit Verordnung des Landkreises Osnabrück vom 19.06.2017 erlassenen Wasserschutzgebiets Belm-Nettetal. Dabei kommt sie Brunnen in der Schutzzone I so nahe, dass die 50-Tages-Linie erheblich unterschritten wird. Da bei einem Lkw-Unfall mit wassergefährdenden bzw. sonstigen giftigen Stoffen ein Schadstoffeintrag in das Grundwasser droht, müsste die Schutzzone II entweder durch eine Alternativtrasse umgangen oder mindestens besonders durch bauliche Maßnahmen geschützt werden.

Es muss bezweifelt werden, dass allein die Anwendung der RiStWag bei einem solchen Straßenbauvorhaben ausreicht, zumal die Trasse z.B. im Bereich Powe in nur rd. 100 m Entfernung zu einem Trinkwasserbrunnen vorbeiführt.

Eine Untersuchung oder Bewertung möglicher erheblicher Umweltauswirkungen, insbesondere die Anfälligkeit des Vorhabens für die Risiken von schweren Unfällen oder Katastrophen soweit solche Risiken nach der Art, den Merkmalen und dem Standort des Vorhabens von Bedeutung sind, fehlt in den Unterlagen vollständig, es liegt nur die oben zitierte allgemeine Feststellung vor.

Gerade mit Blick auf die Querung des Trinkwasserschutzgebietes wäre diese Bewertung aber unabdingbar bzw. müsste zu der Einschätzung führen, dass hier ein sehr hohes Risiko besteht, welches gegen die Planung einer solchen Verkehrsanlage im Raum besteht.

Es ist aber nicht nur die Wasserversorgung in Belm, die von dem Vorhaben beeinträchtigt wird. Die WWV GmbH und die Schmutzwasserentsorgung der Gemeinde Wallenhorst werden durch die geplante A33 ebenso tangiert. Die Regenwasserkanalisation ist dort nur in Form von offenen Gräben vorhanden.

Für den Brunnen Rulle III ist in ca. 2003 ein Wasserrechtsverfahren begonnen worden. Im Zuge dieses Verfahrens hat die DMT, Essen, ein hydrogeologisches Gutachten für die WWV GmbH erstellt, das u.a. die Auswirkungen der Wasserförderung etc. genauer untersucht hat. Auf S. 39 des Untersuchungsberichts (vom 19.09.2007) hat der Gutachter Dr. Christof Klinger auch die maximale Ausdehnung des Einzugsgebietes in einer Karte dargestellt. Demnach ragt das Einzugsgebiet im Osten mit einer Spitze noch bis in die A33 hinein. Auch wenn der Brunnen aktuell nicht betrieben werden kann, soll er bei einer künftigen Verbesserung der Wasserqualität wiedereröffnet werden können.

9 Radwege

2019 wurde zur Förderung des Radverkehrs ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde Wallenhorst erarbeitet und politisch beschlossen. In diesem sind auch wichtige Radverkehrsverbindungen enthalten, die die Trasse der A 33 durchschneiden würde. Nicht alle dieser Verbindungen aus dem Radverkehrskonzept werden von den derzeitigen Planungen der A 33 berücksichtigt. Neben der Straße „Barenauer Weg“ und „Vor dem Bruch“ zeichnet das Radverkehrskonzept auch die Straße „Hügelkamp“ als wichtige Radwegeverbindung aus.

Während die beiden erstgenannten aufgrund entsprechender Brückenbauwerke auch nach Bau der A 33 durchgehend befahrbar bleiben, wird die Radwegeverbindung in der Straße „Hügelkamp“ zerschnitten. Dies sollte vor dem Hintergrund der Radverkehrsförderung unbedingt vermieden und auch diese Wegeverbindung mit einem Brückenbauwerk ausgestattet werden. Umwege, die mit größeren Entfernungen einhergehen, machen das Fahrrad als Verkehrsmittel im Vergleich zum Kfz deutlich unattraktiver und laufen damit einer klimafreundlichen Mobilität zuwider.

Generell muss erwähnt werden, dass der Bau neuer Autobahnkilometer nicht mit den Klimaschutzzielen des Bundes, und natürlich auch nicht mit denen der Gemeinde Wallenhorst, einhergehen. Kürzere Distanzen ausschließlich für den Kfz-Verkehr, die somit zu schnelleren Erreichbarkeiten für diesen führen, bevorzugen diese klimaschädliche Fortbewegung und motivieren die Bürgerinnen und Bürger, das Auto anderen Verkehrsmitteln vorzuziehen. In dem 2014 beschlossenen Klimaschutzkonzept der Gemeinde Wallenhorst bildet das Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ einen Schwerpunkt. Wie der Bund möchte auch die Gemeinde Wallenhorst klimafreundliche Verkehrsmittel wie den ÖPNV und das Fahrrad fördern. Der Bau der neuen Autobahn liefe diesem Ziel und allen anderen Klimaschutzbemühungen zuwider.

10 Mangelhafte Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes

Die Antragsunterlagen sind ungeeignet, um die Betroffenheit von Natur und Landschaft angemessen zu beurteilen. Dies gilt bereits für die Sachverhaltsermittlung und setzt sich bei der Bewertung der Betroffenheiten fort.

10.1 Mangelhafte Sachverhaltsermittlungen

Die vorgelegten Untersuchungen sind zu alt, um ein geeignetes Bild vom Auftreten der Arten zu vermitteln. Die Lebensbedingungen zahlreicher Arten haben sich durch Veränderungen der Landschaft sowie der darin befindlichen Habitats z.B. infolge der Trockenheiten und den Borkenkäfer derart verändert, dass die Ergebnisse früherer Untersuchungen das Arteninventar des von der Planung betroffenen Raumes nicht mehr realitätsgerecht abbilden.

10.1.1 Fledermäuse

Das gilt etwa für die Fledermäuse. Die Daten in den ausgelegten Unterlagen sind völlig veraltet. So stammen die Beobachtungen im FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ überwiegend aus 2010. In geringerem Umfang liegen für diesen Bereich auch Erfassungen aus 2012 und 2013 vor. Die Erfassungen decken außerdem die Gesamtsaison der Arten nur unvollständig ab. So enden die Transektbegehungen 2010 bereits Mitte August, obgleich bekannt ist, dass Fledermäuse je nach Witterung bis in den November hinein aktiv sein können (bei der zunehmenden Klimaerwärmung sogar bis in den Dezember hinein, eigene Beobachtungen 2020). Außerdem entsprechen die Zahl der Begehungen und ihre Verteilung noch nicht einmal den seit fast sechs Jahren gültigen Vorgaben des Bundesministeriums zur Erfassung der Fledermäuse. Dies gilt erst recht für Vorhaben, die in einem FFH-Gebiet erfolgen sollen. Es fehlen ferner die erforderlichen Angaben zu den Erfassungszeiten, der Dauer und den herrschenden Witterungsbedingungen, ohne die die Informationen nicht einzuordnen sind und derer es bedarf, um ihre Tragfähigkeit und Belastbarkeit beurteilen zu können. Die Untersuchungen sind weiterhin völlig ungleichmäßig über die Gesamtstrecke verteilt. Deshalb können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht angemessen beurteilt werden.

Zu den Fledermäusen lässt sich zusammenfassen, dass die Untersuchungen komplett aktualisiert werden müssen.

10.1.2 Avifaunistische Erfassungen

Die vogelkundlichen Erfassungen sind völlig veraltet und im Übrigen auch unvollständig. Die Kartierungen aus dem südöstlichen Streckenabschnitt stammen bereits aus der Brutsaison 2010, der Rest stammt aus der Brutsaison 2013, wobei einige Zufallsfunde aus den Jahren 2011 und 2012 stammten. Damit haben die Angaben ihr Verfallsdatum bei weitem überschritten und sind nicht mehr geeignet, um als Grundlage für die Bewertung der Landschaft und die Beurteilung der Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände fungieren zu können. Die Daten sind außerdem unvollständig, denn sie beschränken das Artenspektrum. Gesetzlich geschützt ist jedoch nicht nur irgendeine Auswahl sogenannter planungsrelevanter Arten – diese von den Gutachtern erfundene Kategorie gibt es im Naturschutzrecht nicht – sondern der Gesamtbestand der europäischen Vogelarten. Für die Masse der Vorkommen liegen keinerlei Ortsangaben vor. Die Bestandgrößen sind für diese Arten nur in ungefähren Größenklassen angegeben. Eine Beurteilung artenschutzrechtlicher Verbote ist so überhaupt nicht möglich.

Eine Vergleichbarkeit der Wertigkeit der Vorzugs- mit der Alternativtrasse ist aufgrund der deutlich auseinander liegenden Erfassungsjahre nicht möglich. Vielmehr ist eine zeitgleiche Erfassung erforderlich.

Die Methodenbeschreibung ist unzureichend. Es fehlt eine Beschreibung der Beobachtungsumstände. Ohne sie ist die Güte der Kartierungen nicht zu beurteilen. Überdies bleiben die Kartierungen von der Zahl der Begehungen mindestens für die Waldbereiche und die struktureicheren Abschnitte unzureichend. Die mangelhafte Bestandserfassung spiegelt sich bereits in der Liste der nachgewiesenen Brutvogelarten wider: Bei den Brutvögeln fehlen z.B. Kleinspecht, Steinschmätzer, Schwarzkehlchen, Wachtel und Wespenbussard.

Die nachfolgende Karte zeigt die Verteilung aller ca. 5.900 Registrierungen eigener Kartierungen aus 2011 (unveröff.), die bereits auf den ersten Blick deutlich machen, dass für die europäischen Vogelarten zum damaligen Zeitpunkt jedenfalls weit größere Betroffenheiten zu berücksichtigen waren als sie in den Antragsunterlagen dargestellt werden. Allerdings sind die hier vorgestellten Daten schon aufgrund ihres Alters ebenfalls nicht mehr geeignet, um die Lücken in den Antragsunterlagen aufzufüllen.

Völlig unzureichend sind ferner die Erfassungen zum Auftreten der Gastvögel sowie der überwinternden und mausernden Arten. Dies wird schon allein aus dem Umstand deutlich, dass hierzu lediglich Angaben aus dem Untersuchungsraum 2 vorgelegt wurden. Allerdings treten entsprechende Arten im gesamten Trassenbereich auf. Es fehlen Angaben zur Dauer der Sichtungen sowie sonstiger Erfassungsbedingungen. Überdies gilt, dass die Daten ebenfalls schon mehr als zehn Jahre alt sind und damit keine hinreichende Grundlage für die Planung sind.

Es fehlt außerdem eine Auswertung vorhandener Quellen. Beispielhaft verwiesen sei auf die Sammelberichte des naturwissenschaftlichen Vereins NVO (siehe beiliegende CD; dort weitere einschlägige Quellen) verwiesen. Hingewiesen sei auch auf Zwischenergebnisse

bisher unveröffentlichter Kartierungen für die Gemeinde Wallenhorst, die z.B. deutlich höhere Kiebitzbestände erbracht haben (siehe Anlage „ZwischenberichtBrutvogel2009“; „Kooiker1996“)



Verteilung von 5826 Sichtungen bei Brutvogelkartierungen 2011

Art	Individuen	Registrierungen	Art	Individuen	Registrierungen
Buchfink	1110	1098	Stockente	14	9
Zilpzalp	675	675	Gartenrotschwanz	14	14
Mönchsgrasmücke	513	514	Haubenmeise	12	12
Kohlmeise	402	377	Erlenzeisig	11	10
Amsel	353	347	Grünspecht	11	11
Rotkehlchen	344	342	Steinschmätzer	10	3
Ringeltaube	231	182	Schwarzspecht	10	10
Singdrossel	189	186	Wacholderdrossel	10	2
Fitis	157	157	Türkentaube	9	8
Goldammer	125	114	Braunkehlchen	9	6
Blaumeise	124	115	Bergfink	9	9
Zaunkönig	113	112	Elster	8	7
Buntspecht	114	112	Sperber	7	7
Tannenmeise	110	109	Nilgans	6	3
Grünfink	101	92	Bluthänfling	6	4
Kleiber	100	97	Kuckuck	6	6
Heckenbraunelle	87	86	Kanadagans	5	3
Rabenkrähe	85	51	Habicht	5	5
Star	82	41	Mehlschwalbe	5	4
Eichelhäher	78	70	Waldkauz	5	5
Hausperling	76	47	Grauschnäpper	5	5
Fasan	70	64	Sumpfrohrsänger	4	4
Dorngrasmücke	69	69	Trauerschnäpper	4	4
Sumpfmeise	57	52	Mittelspecht	3	3
Feldsperling	54	39	Graureiher	3	3
Bachstelze	54	47	Wespenbussard	3	3
Hohltaube	50	28	Turmfalke	2	2
Kiebitz	49	28	Stieglitz	2	2
Wintergoldhähnchen	45	45	Kleinspecht	2	2
Waldlaubsänger	43	43	Austernfischer	2	1
Gartengrasmücke	41	41	Weißstorch	2	2
Fichtenkreuzschnabel	37	23	Steinkauz	2	2
Rauchschwalbe	35	14	Schwanzmeise	2	2
Dohle	32	18	Rotschenkel	1	1
Hausrotschwanz	31	31	Weidenmeise	1	1
Schafstelze	30	17	Waldschnepfe	1	1
Gartenbaumläufer	27	27	Schwarzkehlchen	1	1
Baumpieper	25	25	Rotdrossel	1	1
Gimpel	24	17	Wanderfalke	1	1
Mäusebussard	22	20	Merlin	1	1
Feldlerche	20	18	Klappergrasmücke	1	1
Misteldrossel	19	19	Wachtel	1	1
Wiesenpieper	16	4	Lachmöwe	1	1
Kernbeißer	15	14	Fischadler	1	1
Sommergoldhähnchen	15	15			

Liste der 2011 nachgewiesenen Arten mit der Anzahl der Registrierungen und Individuen.

Es lässt sich zusammenfassen, dass die vogelkundlichen Daten in jeder Beziehung ungeeignet sind, um die Auswirkungen des Vorhabens A33-Nord angemessen zu beurteilen und die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu bewältigen (siehe dazu weiter unten). Es wird deshalb eine vollständige Neukartierung der gesamten Trasse und aller infrage kommenden Alternativrouten erforderlich, um die Eingriffsregelung und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG abarbeiten zu können.

10.1.3 Reptilien

Die Erfassungsdaten sind völlig veraltet und uneinheitlich. Die Kartierungen für den Südteil sind mittlerweile elf Jahre alt, die für den Nordteil acht Jahre. Die Erfassungen erfolgten überdies nur auf drei (!) Probeflächen. Die Alternativtrasse wurde sogar nur auf zwei Probeflächen erfasst. Um aber den individuenbezogenen Verbotstatbeständen Rechnung zu tragen, ist eine flächendeckende Erfassung zumindest auf den Eingriffsflächen der Trasse und aller Nebenbauwerke erforderlich.

10.1.4 Amphibien

Die eingesetzten Untersuchungsmethoden sind bereits vom Ansatz her ungeeignet. Denn sie beschränkten sich auf die Nachweise der Arten und im Weiteren auf ihre Laichgewässer. Insbesondere bei den Arten nach Anh. II und IV FFH-RL kommt es jedoch auch auf deren Habitate und die Ruhe- und Überwinterungsstätten an. Sie wurden jedoch grundsätzlich nicht erfasst, jedenfalls nicht dargestellt.

Die Beschränkung der Untersuchungen auf einen Puffer von 500 m um die Autobahn ist unzureichend, da für verschiedene Amphibien auch größere Aktionsradien bekannt sind. Dem hätte insbesondere bei den Arten nach Anh. IV FFH-RL nachgegangen werden müssen. So sind z.B. für den Kammmolch auch Ortswechsel über 1.000 m belegt, wie die Antragsunterlagen selbst dokumentieren.

Die Amphibienerfassungen sind völlig veraltet. Für den Südteil der Trasse, in dessen Nachbarschaft immerhin das FFH-Gebiet DE3614332 mit dem Kammmolch als Erhaltungsziel benannt ist, sind die Erfassungen von 2010 und damit elf Jahre alt. Für aktuelle Planungen sind derart alte Daten unbrauchbar. Auch für die übrigen Flächen ist das „Verfallsdatum“ der Untersuchungen weit überschritten. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb keine brauchbare Grundlage für ihre Entscheidung. Schon die Aufteilung der Untersuchung auf mehrere Jahre liefert keine brauchbare Grundlage, weil die Verhältnisse von Jahr zu Jahr unterschiedlich sein können. Es reicht auch nicht, nur die Gewässer zu untersuchen, denn zu schützen sind auch die Landlebensräume der Arten.

Die Untersuchungen müssen also nicht nur aufgrund des Alters der Daten, sondern auch deshalb wiederholt werden, weil ausweislich der Unterlagen verschiedene Gewässer in den Erfassungsjahren ausgetrocknet waren. Damit ist über die tatsächliche Bedeutung des Gewässers jedoch noch nichts gesagt, denn in anderen Jahren kann es sich um ein bedeutendes Laichgewässer handeln.

10.1.5 Fische

Die Daten zu den Fischbeständen sind ebenfalls viel zu alt. Wie die Unterlagen ausweisen, stammen die Erfassungen des LAVES aus 2011, sind also schon zehn Jahre alt. Aber auch die selbst durchgeführten Befischungen aus 2013 sind viel zu alt, um für eine Planfeststellung 2021 oder 2022 als Grundlage zu dienen. Da im Gebiet auch Arten vorkommen, die im Anh. II FFH-RL geführt werden, sind die Untersuchungen zu aktualisieren. Das gilt auch für den Flusskrebs. Bei dieser Art sind überdies die Wiederansiedlungschancen zu ermitteln und zu klären, inwieweit der Bau der Autobahn mit all seinen Nebenwirkungen einer Wiederansiedlung im Wege stünde.

10.1.6 Tagfalter

Die Untersuchungen zu den Tagfaltern sind acht bis elf Jahre alt. Die Erfassung lediglich auf Probeflächen ist unzureichend. Denn zumindest für die besonders geschützten Arten gibt es aus der Eingriffsregelung die Verpflichtung, flächendeckend Vermeidungsmaßnahmen vorzusehen. Dazu hätten mindestens die unmittelbaren Eingriffsbereiche flächendeckend auf diese Arten untersucht werden müssen, um zu prüfen, inwieweit Vermeidungs- bzw. Verminderungsmaßnahmen zur Schonung der Bestände dieser Arten bzw. ihrer Habitate möglich sind, z.B. durch Umsiedlung.

Für die Nachtfalter, Muscheln und Heuschrecken gelten die Ausführungen zu den Tagfaltern analog.

10.1.7 Libellen

Die Ergebnisse zu den Libellen sind acht bis elf Jahre alt und ungeeignet, um die Betroffenheit der allesamt besonders geschützten Arten angemessen zu beurteilen. Von Libellen ist bekannt, dass sie erhebliche Kollisionsopfer erleiden, wenn Straßen ihre Fließgewässer kreuzen oder an ihren Larvalgewässern vorbeiführen.

10.1.8 Tothholzkäfer

Die Daten zu den Tothholzkäferuntersuchungen sind veraltet. Stichprobenuntersuchungen an einzelnen Tagen sind überdies nicht geeignet, um das tatsächliche Vorkommen der z.T. europarechtlich streng geschützten Arten auch nur annähernd vollständig abzubilden. Auch für die besonders geschützten Arten gilt es, Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung vorzusehen. Dazu wäre es erforderlich, die gesamte Trasse auf entsprechende Strukturen abzusuchen und Maßnahmen zu ergreifen.

Übergreifend für alle Untersuchungen ist zu bemängeln, dass die Dauer der Untersuchungen und die Beobachtungsumstände nicht dokumentiert sind. Die Güte der Erfassungsergebnisse lässt sich auch deshalb nicht abschätzen.

10.1.9 Wildbienen

Eine Untersuchung zu den besonders geschützten Wildbienen fehlt vollständig. Dieser Umstand ist unverständlich. Wenn nämlich verschiedene Gruppen (z.B. Heuschrecken, Nachtfalter), die überwiegend keinen besonderen gesetzlichen Schutz genießen, untersucht

wurden, ist die Ausblendung der Gruppe der Wildbienen willkürlich. Denn alle Arten dieser Gruppe sind gesetzlich besonders geschützt und verdienen aufgrund ihrer Rolle im Naturhaushalt besondere Beachtung und aufgrund des Insektensterbens eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Wie Untersuchungen im Auftrag des Umweltforums dokumentieren, beherbergt die Trasse und ihr unmittelbares Umfeld ein erhebliches Artenspektrum, welches mindestens im Zuge der Eingriffsregelung zielgerichtet zu berücksichtigen ist. Wie die 2010 erstellte Potenzialabschätzung ausweist (siehe Anhang „Wildbienen“), ist im Gebiet mit 112 von 354 in Niedersachsen bekannten Arten zu rechnen.

11 Bearbeitung des Artenschutzes

Bereits aufgrund veralteter und unvollständiger Sachverhaltsermittlungen zu den europarechtlich geschützten Arten ist die Prüfung des Artenschutzes im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag fehlerhaft. Allerdings treten im AFB weitere Mängel hinzu.

So wird einleitend zwar darauf verwiesen, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen gilt und dass von den Verboten alle Arten des Anh. IV FFH-RL bzw. alle europäischen Vogelarten profitieren. Eine individuenbezogene Prüfung findet jedoch längst nicht für alle festgestellten Arten statt. Dies ist auch gar nicht möglich, weil die Faunagutachten für den Großteil der festgestellten Arten gar keine punktgenauen Daten liefern.

Es wird angemerkt, dass das Tötungsverbot dann gegeben ist, wenn sich das Tötungsrisiko vorhabenbedingt erhöht. Eine vorhabenbedingte Erheblichkeitsschwelle wird jedoch für keine Art genannt, sodass der erforderliche Prüfmaßstab nicht vorliegt.

Der AFB weist zum Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG weiter darauf hin, dass Störungen nur dann erheblich seien, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtere. Eine Abgrenzung der lokalen Population fehlt, außerdem wird deren Erhaltungszustand für die einzelnen Arten nicht ermittelt. Überdies weicht die zugrunde gelegte Definition der Verschlechterung des Erhaltungszustandes von der aus der Gesetzesbegründung ab (vgl. BT-Drs. 16/5100, S. 11).

Für die Beurteilung des individuenbezogenen Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wäre es erforderlich gewesen, die geschützten Lebensstätten für alle europarechtlich geschützten Arten zu ermitteln. Daran fehlt es jedoch für die allermeisten Arten.

Der AFB überdehnt den räumlichen Zusammenhang, in dem nach der Rechtsprechung des BVerwG CEF-Maßnahmen zu verorten sind.

Der AFB legt Quartierfunde für Fledermäuse aus den Jahren 2005 bis 2014 zugrunde. Diese Erkenntnisse sind völlig veraltet. Ob sie mit der Wirklichkeit zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch irgendetwas zu tun haben, ist unwahrscheinlich. Es sind daher ergänzende Erfassungen der Lebensstätten zeitnah zur Planfeststellung nachzuholen.

Die festgestellten Flugrouten können ohne aktuelle Bestätigung nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Denn insbesondere durch forstliche Arbeiten und der im Zuge der Borkenkäfer-bedingten Fichtenentnahmen im gesamten Waldgebiet ist mit einem grundsätzlich geänderten Raumnutzungsmuster der insgesamt 14 Fledermausarten zu rechnen. Die Festlegung von Flugrouten widerspricht auch den Erkenntnissen von Dense bei früheren Untersuchungen, die keine Schwerpunktbereiche feststellen konnten.

Der AFB nennt lediglich die Arten Bekassine, Braunkehlchen, Kranich und Rohrweihe als Durchzügler. Damit ist die Liste unvollständig. Denn es treten z.B. auch Fischadler, Bergfinken, Erlenzeisige, Wacholder- und Rotdrosseln, Kiebitze oder Graureiher als

Durchzügler auf. Auf mausernde oder überwinternde Arten geht der AFB so gut wie gar nicht ein. Im Übrigen sind die vorgelegten Daten viel zu alt, um ein zutreffendes Bild zum Zeitpunkt der Planfeststellung abzugeben.

Der AFB schränkt den Kreis der Vogelarten mit „Prüfrelevanz“ in unzulässiger Weise ein. Denn alle europäischen Vogelarten sind in gleicher Weise vom Artenschutzrecht geschützt. Der AFB wird im Übrigen nicht einmal den eigenen Grundsätzen gerecht, denn er räumt ein, dass er nicht alle von ihm als prüfungsrelevant angesehenen Arten berücksichtigt. Die Ursache hierfür liegt erneut darin, dass die Erfassungen völlig veraltet sind und einige der Arten zum Zeitpunkt der Kartierungen noch nicht als gefährdet eingestuft waren, weshalb *„lediglich eine halbquantitative Erfassung“* erfolgte. Halbquantitative Erfassungen, die außerdem bedeuten, dass die Reviere auch nicht kartenmäßig verortet sind, sind jedoch nicht geeignet, um die individuenbezogenen Verbotstatbestände zu beurteilen.

Der AFB geht davon aus, dass Reptilienarten nach Anh. IV FFH-RL im Eingriffsgebiet nicht vorkommen. Dazu sind Aussagen jedoch überhaupt nicht möglich, da die zugrunde liegenden Erfassungen z.T. schon mehr als zehn Jahre alt sind und sowieso nur stichprobenartig erfolgten. Eine artenschutzrechtliche Prüfung der nur national besonders geschützten Reptilienarten, von denen im Planungsraum namentlich die Waldeidechse sowie die Blindschleiche vorkommen, erfolgte nicht. Der Gesetzgeber geht jedoch davon aus, dass diese Arten wenigstens im Rahmen der Eingriffsregelung angemessen beurteilt werden. Deshalb ist es erforderlich, sie im Einzelnen auf artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen zu untersuchen. Gleiches gilt auch für die national geschützten Amphibien- und Libellenarten.

Der AFB führt auf S. 26 aus, die räumliche Lage der Trasse sei so optimiert, *„dass Beeinträchtigungen artenschutzrechtlich relevanter Arten weitestgehend vermieden werden.“* Diese Feststellung ist schon deshalb nicht haltbar, weil gar nicht alle artenschutzrechtlich relevanten Arten punktgenau erfasst wurden und deshalb auch die Trasse nicht auf deren Vorkommen abgestimmt worden sein kann.

Tabelle 15 des AFB stuft verschiedene Maßnahmen als „CEF“-Maßnahmen ein, die mit dieser Kategorie nichts zu tun haben, so z.B. „Faunabrücken“ oder „Amphibiendurchlässe“.

Abschnitt 6.2 des AFB enthält Ausführungen zu vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, die erkennen lassen, dass die Autoren die engen räumlichen und inhaltlichen Grenzen, die das Bundesverwaltungsgericht für den Einsatz solcher Maßnahmen gezogen hat, nicht beachtet hat. Dies wird aus allgemeinen Äußerungen deutlich wie: *„Dies betrifft beispielsweise Aufwertungsmaßnahmen für die Feldlerche im Bereich der Feldflur oder Aufwertungsmaßnahmen für den Mittelspecht in Waldbereichen. Soweit essenzielle Habitatstrukturen wie Hecken oder Röhrichte, welche als Mangelhabitate das Vorkommen bestimmter Arten limitieren grundsätzlich neu geschaffen werden, wird von einer Etablierung zusätzlicher Brutplätze ausgegangen, für die vorhandene Siedlungsdichten nur eine untergeordnete Rolle spielen und daher nicht separat erfasst wurden. Maßgeblich ist hier der Bedarf der betroffenen Arten.“* Daraus wird deutlich, dass der Individuenbezug verlassen und eine populationsbezogene Bewertungsebene eingezogen worden ist. Komplett wird die Verkennung der Maßstäbe, wenn Tabelle 16 diese Maßnahmen

z.T. als A_{FFH} bezeichnet und pauschale Anlagen von Strukturen benennt, ohne einen Bezug zu betroffenen Individuen herzustellen.

Die zusammenfassenden Ergebnisse der „artspezifischen Prüfung“ sind unvollständig, weil für einen Teil der Arten überhaupt keine Bewertung vorgenommen wurde. Sie ist darüber hinaus für die untersuchten Arten teilweise unzutreffend, wie beispielhaft erläutert werden soll.

So wird auf S. 31 ausgeführt: *„Durch die in Kap. 6.1 genannten Vermeidungsmaßnahmen wird den meisten Arten die Tötung von Individuen in einem das allgemeine Lebensrisiko signifikant übersteigenden Maß vermieden.“* Diese Aussage ist in gleich doppelter Hinsicht nicht nachvollziehbar: So ist weder dargestellt, wo für welche Art die Signifikanzschwelle liegt, noch ist dargelegt, in welchem Umfang welche Maßnahmen zur Senkung des Tötungsrisikos beitragen. Es bleibt bei allgemeinen und unbelegten Feststellungen.

Es bleibt unberücksichtigt, dass Maßnahmen, die der Kollisionsminderung der einen Art (z.B. Gehölzpflanzungen für den Steinkauz) dienen sollen, Anlockeffekte für andere Arten haben (z.B. Gebüschbrüter), die dann einem zusätzlichen Tötungsrisiko ausgesetzt werden. Abgesehen davon ist überhaupt nicht ausgemacht, dass diese Gehölzpflanzungen den erwünschten Effekt für den Steinkauz überhaupt haben. Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass dann, wenn für den Steinkauz ein erhöhtes Tötungsrisiko gilt, dies erst recht für die gegenüber dem Straßenverkehr viel gefährdetere Schleiereule gilt.

Der AFB stellt ferner fest: *„Bei keiner der geprüften Arten wird durch das Vorhaben gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verstoßen.“* Diese Feststellung ist nicht zur Deckung zu bringen mit der vom BMVBS selbst herausgegebenen Fachkonvention zur Beurteilung der Störungswirkungen von Straßenverkehr (Garniel und Mierwald 2010).

Die Ausführungen zum Mittelspecht auf S. 32 des AFB machen deutlich, dass die Autoren keine klare Vorstellung von den einzelnen Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG haben und von daher die gesamte artenschutzrechtliche Prüfung infrage steht. Denn die dort beschriebenen Situationen beschreiben (für mittlerweile völlig veraltete Situationen) Störungstatbestände und nicht die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Eine korrekte Identifizierung der einzelnen Verbotstatbestände würde zu dem Ergebnis führen, dass eine weit größere Zahl von Arten erheblich beeinträchtigt und deshalb eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich wird. Insofern ist die Darlegung der Ausnahmevoraussetzungen obsolet. Denn dafür hätten zuerst alle Verbotstatbestände für alle tatsächlich betroffenen Arten vollständig ermittelt werden müssen und dann in ihrer Gesamtheit z.B. den ebenso ermittelten Verbotstatbeständen der Alternativtrassen gegenübergestellt werden müssen, um beurteilen zu können, ob eine zumutbare Alternative verfügbar ist.

Beispielhaft soll auf die Defizite bei der artenschutzrechtlichen Betroffenheit nachfolgend für einzelne Arten vertiefend eingegangen werden.

11.1.1.1 Baumpieper

Zu der Art wird ausgeführt: „*Der Baumpieper gehört nicht zu den lärmempfindlichen Brutvögeln. Die Effektdistanz beträgt 200 m (Garniel et al. 2010).*“ Konsequenz der Effektdistanz ist, dass es für Reviere bis zu dieser Entfernung zu erheblichen Minderungen des Reproduktionserfolges kommt, die zumindest artspezifische Kompensationen erfordern. Diese sind jedoch nicht festgelegt. Das Datenblatt der Art kommt sogar zu der Feststellung, dass eine Störung überhaupt nicht stattfindet. Damit wird der Aussagegehalt der Fachkonvention komplett ignoriert.

Für den Baumpieper werden keine Kollisionsrisiken gesehen. Diese Einschätzung entspricht jedoch nicht dem Flugverhalten der Art, das bei dem Fluggesang von einer erhöhten Warte im Sinkflug zum Boden führt. Wird dabei die Autobahn gequert, kann es je nach Lage des Reviers zu mehr oder weniger häufigen Kollisionsrisiken kommen.

Die Ausführungen zum Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG machen noch einmal deutlich, dass die Verfasser des AFB die Verbotstatbestände durcheinandergebracht haben. Sie berücksichtigen nicht, dass auch die Kompletzerstörung von Revieren eine Lebensstättenzerstörung darstellt.

11.1.1.2 „Gehölzarten“

Der AFB fasst eine lange Liste von europäischen Arten in einem „Artensteckbrief Gehölzarten“ zusammen, um sie dann pauschal zu behandeln. Grund dafür dürfte sein, dass sie nicht sachgerecht erfasst wurden und keine verwertbaren Daten vorliegen außer der Information, dass sie an irgendeiner Stelle im Gebiet vorkommen und nur ganz grobe Vorstellungen zur Häufigkeit vorliegen. Raumbezogene Informationen fehlen dagegen vollständig. Zusammengefasst sind dabei Arten, die in dem 9,5 km langen Untersuchungsgebiet nur in einem Brutpaar vorkommen und solche, die mit „mehr als 50“ Brutpaaren auftreten.

Bei keiner dieser Arten wird das – individuenbezogen zu betrachtende – Tötungsrisiko durch Kollisionen für gegeben erachtet. Dabei gehören z.B. Amsel, Rotkehlchen oder Ringeltaube zu den häufigsten Kollisionsopfern an Straßen, was das hohe individuenbezogene Kollisionsrisiko belegt. Die Aktivitätsdichte, die Individuen der genannten Arten im Nahbereich von Straßen zeigen, liegt jedenfalls weit über denen, die für Individuen des Steinkauzes auch nach Ansicht der Gutachter des AFB zur Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nötigen.

Es wird kein Tötungsrisiko durch die Freistellung des Baufeldes gesehen, weil vorgesehen ist, diese Arbeiten saisonal zu beschränken. Dabei wird jedoch übersehen, dass im Eingriffsbereich Arten festgestellt wurden, deren Brutzeit zumindest z.T. in das vorgesehene Zeitfenster fällt.

Während eingangs zu diesen Arten festgestellt wird, dass Effektdistanzen mit erheblichen Störungen bis zu einer Entfernung von 300 m reichen, kommt der AFB zu dem Ergebnis, dass keine Störungen für alle hier aufgeführten Arten gegeben sind. Das wäre allenfalls dann richtig, wenn Maßnahmen in dem bei Garniel und Mierwald (2010) dargestellten Umfang

ergriffen worden wären, die die störungsbedingten Beeinträchtigungen Art für Art ausgeglichen hätten. Davon ist in den Unterlagen nichts zu finden. Das ist auch deshalb gar nicht möglich, weil die – längst veralteten – Kartierungen überhaupt keine verwertbaren Daten für die Arten dieser Gruppe enthalten.

Das Datenblatt räumt für alle Arten dieser Gruppe pauschal ein, dass es zur Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommt. Einen Verbotstatbestand sehen die Autoren des AFB aber dennoch nicht, weil ebenso pauschal davon ausgegangen wird: „*Funktionalität im räumlichen Zusammenhang bleibt gewahrt.*“ Die Unterlagen liefern aber nicht einmal grobe Anhaltspunkte dafür, dass dem so ist.

Ebenso, wie es falsch ist, dass jede der genannten Arten von der Zerstörung der Lebensstätten betroffen ist, ist es reine Spekulation, dass die Funktionalität der Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Dazu liegen nämlich überhaupt keine Erkenntnisse vor. Ebenso wenig ist belegt, dass der Annahme, die Funktionalität bliebe erhalten, die engen Voraussetzungen des BVerwG an die Funktionserhaltung von Lebensstätten also erfüllt sind.

Nicht unterschieden wurde bei diesen Arten zwischen temporär und dauerhaft geschützten Lebensstätten.

Ohne im Detail auf jede einzelne Art einzugehen, ist festzustellen, dass sich die für diese beiden Arten beispielhaft angesprochenen Defizite auch bei den übrigen Arten wiederfinden. Es wird aber darauf verzichtet, bei ihnen separat auf die konkreten Verhältnisse einzugehen, da die Ergebnisse aufgrund des Alters sowieso den aktuellen Stand der Betroffenheiten nicht mehr widerspiegeln und eine Neukartierung erforderlich machen. Sofern weitere Arten zu Gruppen zusammengefasst wurden, gilt auch für sie, dass eine gemeinsame Abhandlung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gar nicht möglich ist. In welcher gemeinsamen Linie z.B. Stockente, Jagdfasan und Sumpfrohrsänger stehen, erschließt sich nicht. Dies gilt erst recht, weil auch zu diesen Arten überhaupt keine artenschutzrechtlich verwertbaren Erkenntnisse erhoben wurden.

11.1.1.3 Mäusebussard

Für den Mäusebussard ist durch die Untersuchungen nicht dargelegt, dass es tatsächlich nicht zu erhöhten Kollisionsrisiken kommt. Vielmehr ist von einem solchen Tötungsrisiko im Vorhabenbereich auszugehen, weil die Grünlandflächen im Eingriffsbereich sowie die sonstigen Verkehrsoffer Mäusebussarde regelmäßig zu einem Aufenthalt im Nahbereich der Trasse bewegen werden.

11.1.1.4 Fledermäuse

Bei der Beurteilung der artenschutzrechtlichen Regelungen fällt eine erhebliche Diskrepanz zwischen den rechtlich identisch geschützten Fledermäusen und europäischen Vogelarten auf. So werden bei fast allen Fledermausarten Tötungsrisiken angenommen, obgleich in einigen Fällen nicht einmal die Arten genau bestimmt wurden (Große/Kleine Bartfledermaus) oder die Tiere nur in wenigen Exemplaren festgestellt wurden, während bei europäischen Vogelarten trotz weiter Verbreitung – vermutlich auch entlang der Trasse – und bekanntermaßen hohem Kollisionsrisiko nie von Tötungsrisiken ausgegangen wurde (Gehölzbrütende Arten). Da das Kollisionsrisiko gegenüber dem Straßenverkehr direkt abhängig ist von der Häufigkeit der Flüge in den Straßenraum und das Tötungsrisiko individuenbezogen zu beurteilen ist, liegt hier ein massiver Wertungswiderspruch vor, der auf eine willkürliche Behandlung des artenschutzrechtlichen Tötungsverbot hinweist.

Sofern für die einzelnen Fledermausarten auf Vermeidungsmaßnahmen verwiesen wird, die mal mit dem Zusatz „CEF“ und mal mit dem Zusatz „FFH“ versehen sind, ist nicht dargelegt, dass sie tatsächlich artspezifisch zugeschnitten sind.

Bei mehreren Fledermausarten wird im Zusammenhang mit dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG darauf verwiesen, dass im Zusammenhang mit der Baufeldfreiräumung und der damit verbundenen Fällung von Bäumen eine Quartierkontrolle erfolgen soll. Es ist praktisch überhaupt nicht vorstellbar, dass diese Arbeit auf fast 160 ha durchführbar sein soll, wie der AFB ausweist. Im Übrigen bleibt unklar, wie mit Fledermausfunden im Bereich der Baufeldfreistellung umgegangen werden soll. Hier liegt ein Fall vor, in dem aufgrund mangelhafter Sachverhaltsermittlung die Bewältigung möglicher artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände auf die Bauausführung verlagert und damit einer Öffentlichkeitsbeteiligung entzogen wird. Die Maßnahmen werden bereits zu einem Zeitpunkt zugelassen, für den nicht einmal völlig veraltete Fledermauserfassungen vorliegen. Insbesondere die sogenannte CEF-Maßnahme 1.3 V_{CEF} stellt im Übrigen für etliche der genannten Arten eine erhebliche Störung dar. Bei der Behandlung der Fledermauslebensstätten wird ferner nicht unterschieden zwischen dauerhaft und nur sporadisch bzw. temporär genutzten Lebensstätten unterschieden.

12 Abarbeitung der Eingriffsregelung

Der ausgelegte LBP soll dem Zweck dienen, nicht vermeidbare Eingriffe zu kompensieren. Denn dieser „Lückenschluss“ führt zur massiven Landschaftszerschneidung. Dies vorangeschickt, soll auf folgende Schwachpunkte und Defizite in der Planung verwiesen werden:

Auf S. 11 des LBP wird als Ziel ausgegeben: *„Werthintergrund für die Bearbeitung des Naturgutes Pflanzen und Tiere ist die Zielsetzung, die biologische Vielfalt dauerhaft zu sichern.“* Dieses Ziel kann schon deshalb nicht verwirklicht werden, weil nicht einmal alle gesetzlich besonders oder sogar streng geschützten Arten erfasst wurden. Unter diesen Umständen würde das vorgegebene Ziel allenfalls rein zufällig erreicht.

Der LBP führt aus, dass die Überprüfung der Biotoptypen nach **DRACHENFELS** (2016) erfolgt ist. Diese Quelle findet sich jedoch nicht im Literaturverzeichnis, es ist deshalb unklar, auf welcher Grundlage die Konkretisierung erfolgte. Überdies ist darauf hinzuweisen, dass es mittlerweile einen noch weiter aktualisierten Kartierschlüssel gibt.

Die Kartierungsgrundlage ist uneinheitlich. Es ist nicht nachgewiesen, dass die Erfassungen des Forstamtes Ankum nach den gleichen Gesichtspunkten erfolgt sind wie die durch die Gutachter der Straßenbauverwaltung. Ebenso wenig ist dargelegt, dass die darüber hinaus einbezogenen weiteren Kartierungen mit den älteren kompatibel sind.

Der LBP stellt zwar zutreffend voran, dass Tiere insoweit erfasst werden müssen, *„dass die rechtlichen Vorgaben des BNatSchG bzw. des NAGBNatSchG zur Eingriffsregelung, zum Artenschutz und zum Natura 2000-Gebietsschutz bewältigt werden können. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Arten der Anhänge II und IV der FFH-RL sowie die europäischen Vogelarten, deren Erfassungsbedarf entsprechend ihres potenziellen Vorkommens, ihrer Empfindlichkeit gegenüber straßenbaubedingten Faktoren und ihrer potenziellen Betroffenheit weiter differenziert wurden. Im Einzelnen sind dann weitere Arten zu betrachten, sofern sie eine besondere Bedeutung innerhalb des Betrachtungsraums haben.“*

Dem werden die Unterlagen jedoch nicht gerecht, weil selbst die gesetzlich geschützten Arten nur unvollständig erfasst wurden und deshalb bei der Bilanzierung der Eingriffsschwere nicht berücksichtigt werden können (siehe dazu an anderer Stelle in dieser Einwendung).

Der LBP erweckt hinsichtlich der Brutvögel sogar einen unzutreffenden Eindruck, wenn ausgeführt wird, es sei eine flächendeckende Revierkartierung der Brutvögel erfolgt. Tatsächlich wird nur ein kleiner Teil der tatsächlich vorhandenen Reviere erfasst, die Daten sind überdies z.T. schon elf Jahre alt und daher vollkommen unbrauchbar für eine Beurteilung der Eingriffsschwere. Überdies ist die nur auf Probeflächen durchgeführte Erfassung weder zur Beurteilung der artenschutzrechtlichen Sachverhalte noch zur Bilanzierung der Eingriffsschwere ausreichend.

Der LBP verweist darauf, dass aktuelle faunistische Erfassungen bei den zuständigen Naturschutzbehörden abgefragt und berücksichtigt worden seien. So fehlt mindestens eine Auswertung der veröffentlichten Literatur aus diesem Raum (siehe Kopien auf beiliegender

CD unter „Quellen“). Die im Rahmen dieser Stellungnahme zusammengetragenen Literaturstellen erheben allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit und sind noch zu ergänzen.

Die Aussagen im LBP stimmen z.T. nicht mit denen im Faunabericht überein. So ist im LBP von 93, im Faunabericht von 92 nachgewiesenen Vogelarten die Rede.

Dem Fund des Hirschkäfers ist zu geringes Gewicht beigemessen worden. Der Zufallsfund weist darauf hin, dass im Untersuchungsraum weitere Tiere sein müssen. Möglicherweise gelang die Sichtung in einem Jahr, in dem untypischerweise nur wenige Tiere ausgeflogen sind und tatsächlich ein größerer Bestand existiert, der dann als Erhaltungsziel in das FFH-Gebiet zu integrieren wäre. Hirschkäfer lassen sich nur durch gezielte, mehrjährige Erfassungen einigermaßen verlässlich in ihrer Bestandsgröße ermitteln. Daran fehlt es in den Antragsunterlagen.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser wird unter Rückgriff auf eine mittlerweile über 20 Jahre alte Quelle ausgeführt, dass vorliegend selbst bei sehr hohen Verkehrsmengen *„nicht mit einer Überschreitung der Prüfwerte zu rechnen“* sei. Es wird angezweifelt, dass diese Annahme auch auf die heutigen Anforderungen an den Grundwasserschutz noch aufrecht erhalten bleiben kann. Dem hätte deshalb eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden müssen, weil auch Trinkwasserschutzgebiete betroffen sind.

Die Unterbrechungsfunktion, die für die Ruller Flut mit der Überbrückung dieses Gewässers eintritt, wurde insbesondere für die besonders schutzbedürftigen Fischarten wie die Groppe nicht untersucht. Ebenso wenig wurde ermittelt, inwieweit die Wiederansiedlung des Edelkrebsses durch das Brückenbauwerk erschwert oder unmöglich gemacht würde.

Die Untersuchungen zum Schutzbereich Klima/Luft sind unzureichend. Wir halten es für nicht geeignet, hierzu ohne eigene ergänzende Untersuchungen auf z.T. schon über 20 Jahre alte Daten zurückzugreifen. Stattdessen hätte die Datenlage aktualisiert werden müssen. Die UVS der Raumanalyse aus 2007 sehen wir nicht als geeignete Grundlage an.

Auch die Bewertung des Landschaftsbildes greift auf die UVS aus 2007 zurück. Dabei sind dann aber verschiedene Landschaftsveränderungen wie neue Stallbauten oder ähnliches unberücksichtigt geblieben. Dies gilt z.B. auch für die sehr stark ins Landschaftsbild eingreifende Ortsumgehung Belm, die 2007 noch gar nicht existierte. Insofern hätte es hier ebenfalls eine eigenständige, aktualisierte Erhebung geben müssen, die im Übrigen auch auf die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens auszurichten gewesen wäre. Der UVS aus 2007 lagen die ganz konkreten Planungen der jetzigen Unterlagen noch gar nicht vor.

Der LBP stellt in seiner Dokumentation fest, dass der Gewässerverlauf der Ruller Flut/Nette eine national bedeutsame Biotopverbundachse darstellt, für den allerdings ein hoher Entwicklungsbedarf festgestellt wird. Dem trägt die Planung keine Rechnung, denn ob die Funktion als Verbundachse überhaupt noch erhalten bleibt und entwickelt werden kann, dürfte fraglich sein, wenn die Autobahn als massive Barriere errichtet worden ist. Der Aspekt fehlt auch in der Gesamtabwägung. Die Funktion wird nicht dadurch aufrechterhalten, indem die lichte Breite auf 30 m und die Höhe auf 4,5 m festgelegt wird. Insbesondere für Libellen und andere Wirbellose bleibt es bei einer so gut wie nicht überbrückbaren Barriere. Bei den

flugtüchtigeren Libellen ist sogar damit zu rechnen, dass sie alternativ über die Straße zu fliegen versuchen und dabei durch Kollisionen mit dem fließenden Verkehr zu Tode kommen, wie dies in der Literatur vielfach belegt ist.

Der LBP stützt sich bei der Festlegung der Flugkorridore der Fledermäuse auf die Ausführungen von Simon und Widdig 2015, die in einer Unterlage 21 stehen sollen. Dieser Verweis ist irreführend, weil eine Unterlage 21 mit diesen Autoren nicht ausgelegt war. Sofern tatsächlich Unterlage 19.4 gemeint gewesen sein sollte, wird auf unsere Anmerkungen zu den Aussagen dort verwiesen. Jedenfalls ist festzustellen, dass die sonstigen Untersuchungen zu Fledermausaktivitäten im Raum nicht zu dem Ergebnis gekommen sind, dass sich eindeutige Korridore festlegen lassen. Damit setzt sich der LBP gar nicht auseinander. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die Daten mittlerweile viel zu alt sind und heute gar nicht mehr zutreffen dürften, weil sich die Verhältnisse durch Sukzession der Vegetation, forstliche Eingriffe, Trockenschäden und Kalamitätsereignisse grundlegend verändert haben.

Gleiches gilt auch für die Feststellung auf S. 55, wonach im Einwirkungsbereich der Trasse keine Quartiere nachgewiesen seien. Dass diese Aussage auch heute noch zutrifft, wird angesichts der veränderten Bedingungen (Neuanlage von Spechthöhlen, Absterben von Bäumen mit Hohlraumbildungen usw.) stark in Zweifel gezogen. Der LBP hätte daher eine aktualisierte Datengrundlage schaffen müssen.

Der LBP befasst sich für die verschiedenen Bezugsräume mit einer stark reduzierten Liste von Brutvögeln. Sie führt dazu, dass das 70 – 80 % der tatsächlich vom Eingriff betroffenen Vogelreviere vollkommen unberücksichtigt bleiben. Die Daten sind außerdem zu alt. Aufgrund der Sukzession, Bestandsveränderungen und Änderungen in der Vegetation durch forstliche Maßnahmen ist mit deutlich veränderten Beständen, Betroffenheiten und Verteilung der Brutvögel zu rechnen. Die Beschränkung auf sogenannte „wertgebende“ Vogelarten hat weder im Kontext des Artenschutzes noch in der Eingriffsregelung irgendeine Berechtigung. Eine rechtliche Grundlage für eine solche Beschränkung fehlt. Es hätte daher, ähnlich wie bei Amphibien und Fledermäusen die Gesamtheit der europäischen Vogelarten berücksichtigt und dafür die entsprechende Datengrundlage geschaffen werden müssen.

Der LBP weist darauf hin, dass die Vermeidung von Beeinträchtigungen striktes Recht ist. Vermeidungsbemühungen sind jedoch nicht einmal hinsichtlich der besonders und streng geschützten Arten zu erkennen. Viele von ihnen wurden nämlich gar nicht erfasst (siehe z.B. die Gruppe der Wildbienen): Wenn aber die Vorkommen der geschützten Arten nicht zeitnah zum Eingriff erfasst werden, kann das Gebot der Vermeidung gar nicht umgesetzt werden. Gerade hinsichtlich der Wildbienen oder der Totholzkäfer gäbe es z.B. die Möglichkeit, Strukturen mit Vorkommen dieser Arten zu bergen und umzusiedeln. Gleiches gilt z.B. auch für Nester der Roten Waldameise oder der übrigen, gesetzlich besonders geschützten Ameisen im Gebiet.

Fehlende Erkenntnisse über solche Vorkommen macht es auch unmöglich, dem Anspruch der Planung gerecht zu werden, eine Optimierung des Baubetriebes und eine verträgliche Lage der Bauflächen und temporären Lagerplätze bzw. Betriebsflächen festzulegen.

Es ist nicht ersichtlich, dass die vorgesehenen Maßnahmen während des Baus zur Sicherung des Grundwassers geeignet sind, um den Anforderungen der WRRL gerecht zu werden. Die Wirksamkeit wird daher angezweifelt.

Als ein wesentliches Element der Vermeidung sieht der LBP die Anlage von Grünbrücken vor. Deren Wirksamkeit ist aufgrund der Vorkenntnisse über das Auftreten der Fledermäuse im Raum in Zweifel zu ziehen. Die Lage dieser Brücken wurde auf einer völlig veralteten Datengrundlage festgelegt. Frühere Untersuchungen waren zu dem Ergebnis gekommen, dass eine klare Festlegung von Korridoren nicht möglich ist und hatten als Kompromissvorschlag deutlich breitere Querungen vorgesehen. Die im LBP kurz beschriebenen Ergebnisse belegen im Übrigen die Zweifelhaftigkeit der Lage und Dimensionierung der Brücken, wenn auf S. 88 ausgeführt wird: *„Die Netzfänge zeigen hier über einen Bereich von 250 m Breite (in dessen Mitte die Grünbrücke positioniert ist) einen kontinuierlichen Überflug. Zudem ist auf den knapp 200 m westlich der Grünbrücke gelegenen Batcorderstandort 4 hinzuweisen, der mit insgesamt 24 Kontakten ebenfalls eine hohe Aktivitätsdichte aufweist. In Summe muss die Grünbrücke damit einen Bereich von über 300 m Breite abdecken, in dem mit erhöhten Flugbewegungen zu rechnen ist.“* Für das Umfeld der weiteren Brücken gilt selbst nach den Erkenntnissen in den Planunterlagen entsprechendes. Dem werden die jetzigen Vorschläge nicht gerecht, sodass festzustellen ist, dass die fachlich gebotenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen nicht genutzt wurden. Dass unter anderen Umständen auch schmalere Brücken für ausreichend befunden worden sind, ändert nichts daran, dass im vorliegenden Fall von einer ganz anderen Ausgangslage auszugehen ist.

Die Wirksamkeit von Querungshilfen für Amphibien wird bei der Breite der Autobahn generell infrage gestellt. Sie werden allenfalls gelegentlich angenommen werden. Letztendlich wird die A33 also zu einer weitestgehenden Zerschneidung der Populationen führen. Diesem Umstand hätte sowohl in der Gesamtabwägung als auch im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen durch zusätzliche biotopgestaltende Maßnahmen Rechnung getragen werden müssen.

Den Maßnahmen zur Reduzierung von Mortalitätsrisiken für Greifvögel und Eulen ist eine Eignung abzuspochen. Die vegetationsarmen Strukturen auf dem Mittelstreifen werden ungeachtet der vorgesehenen Gestaltung von den Greifvögeln in der Erwartung auf Beute immer wieder aufgesucht werden. Überdies liefern Autobahnen aufgrund der hohen Zahl an Kollisionsoffern immer auch die Möglichkeit, Kadaver als Nahrung aufzunehmen. Die vorgesehene Abzäunung für mittelgroße Säuger ändert daran nichts. Erstens bleiben bei solchen Abzäunungen immer Lücken, durch die dann auch mittelgroße Säuger in den Straßenraum eindringen können. Zweitens halten solche Zäune die Kleinsäuger per se nicht ab. Sie aber sind ebenso Beute der Greifvögel. Gleiches gilt für Vögel, die zu den häufigen Kollisionsoffern an Autobahnen gehören und als Kadaver von Greifvögeln genutzt werden, die dabei dann selbst zu Tode kommen.

Der LBP setzt hinsichtlich der Wirkweite von Stickstoffdepositionen Werte an, die durch die eigenen Erhebungen widerlegt werden. Denn die ermittelten Reichweiten, die die Critical Loads übertreffen, gehen über die zugrunde gelegten 250 m hinaus. Diese Reichweiten

hätten jedoch auch bei der Bemessung der Kompensationsauflagen zugrunde gelegt werden müssen. Außerdem ist nicht ersichtlich, in welcher Weise die unterschiedlichen Trassenführungen (Dammlage, Einschnitt) bei der Bemessung der Beeinträchtigungen im LBP berücksichtigt wurden. Pauschalwerte, wie im LBP verwendet, werden diesen Sonderbedingungen nicht gerecht. Dieser Mangel gilt auch hinsichtlich der anderen Wirkfaktoren wie z.B. Lichtemissionen und Lärm.

Die Bemessung des Kompensationsbedarfs für „Tiere/Habitatfunktion“ ist vollkommen ungenügend. Dies hat zuerst einmal erneut seine Ursache darin, dass die Arten überhaupt nicht vollständig erfasst wurden. Dies gilt selbst für die europarechtlich geschützten Vogelarten, für die Auswirkungen dieser Mängel beispielhaft vertieft werden sollen:

Für die einzelnen Bezugsräume wird die Betroffenheit lediglich an einzelnen Revieren beschrieben (z.B. je ein Brutpaar des Schwarzspechts oder des Mittelspechts, siehe z.B. Tab. 30) und Bezug genommen auf die Fachkonvention Vögel und Straßenverkehr. Für 70 – 80 % aller Vogelreviere, für die die Beeinträchtigungen in ebensolcher Weise wirksam sind wie für die beiden Spechtarten, fehlt es bereits an einer Sachverhaltsermittlung. Deren Habitatverluste bleiben deshalb vollkommen unzureichend bilanziert und fehlen daher auch bei der Festsetzung von Kompensationsmaßnahmen (dass dem eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung hätte vorausgehen müssen, sei hier nur am Rande erwähnt). Die Fachkonvention von Garniel und Mierwald (2010) wurde nicht korrekt angewandt, die ermittelte „Wirkfläche“, z.B. für den Bezugsraum 1 ist nicht nachvollziehbar. Der 100-m-Korridor entlang der Autobahn umfasst eine deutlich größere Fläche als die angenommenen ca. 27 ha. Hinsichtlich der europäischen Vogelarten bleiben jedenfalls Defizite bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs. Darüber hinaus bleibt die Kalkulation auch deshalb zweifelhaft, weil die zugrunde liegende Datenlage für die Arten völlig veraltet ist.

Auf die unter 6.4.1 aufgeführten Maßnahmen kann im Rahmen der begrenzten Fristen, die dem Umweltforum Osnabrücker Land e.V. im Rahmen seiner ehrenamtlichen Arbeit nur bleibt, lediglich beispielhaft eingegangen werden.

Bei den Vermeidungsmaßnahmen werden irreführende Begrifflichkeiten verwendet. So sind z.B. die Umzäunung des Baufeldes oder die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit keine CEF-Maßnahmen. Insgesamt ist festzustellen, dass in der Planung ein völlig hemdsärmeliger Umgang mit vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen „gepflegt“ wird, der weder mit dem Leitfaden der EU-Kommission noch mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in Einklang zu bringen ist. Beispielhaft sei auf die Maßnahmen 6.6- und 6.7-ACEF verwiesen: Durch diese CEF-Maßnahmen werden Feldlerchen verdrängt, die dann durch eine andere CEF-Maßnahme versorgt werden sollen. CEF-Maßnahmen sind nicht als Biotop-Rangierbahnhöfe für Straßenplaner gedacht, mit denen Flächen hin und her geschoben werden können, bis rechnerisch der Schein erweckt worden ist, dass keine von dem Vorhaben betroffene Art irgendeinen Schaden erleidet. Vielmehr hat das Bundesverwaltungsgericht den Maßnahmen enge räumliche und inhaltliche Grenzen gesetzt, die in den Planungen zur A33-Nord völlig außer Acht geblieben sind.

Überdies verkennen die Gutachter der planenden Behörde, dass CEF-Maßnahmen nach dem Leitfaden der EU-Kommission überhaupt nicht für europäische Vogelarten vorgesehen sind und sich auch nicht aus der EU-Vogelschutzrichtlinie ableiten lassen, wie auch das Bundesverwaltungsgericht schon festgestellt hat.

Fledermausbrücken sind außerdem keine Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Habitatschutzes, denn sie vermeiden den Eingriff in die Habitate nicht.

Tab. 53 bilanziert die „Kompensation“ der betroffenen FFH-Lebensraumtypen. Bei der bilanziellen Ausgeglichenheit wird allerdings verkannt, dass die Beseitigung bzw. Schädigung von ausgeprägtem Wald nicht durch die Aufforstung einer gleichgroßen Fläche ausgeglichen sein kann, sondern dass damit die Funktion allenfalls zu kleinen Teilen ersetzt wurde.

Der Kompensationsbedarf für die Brutvögel ist unzutreffend bemessen. Nach der Fachkonvention von Garniel und Mierwald (2010) sind teilweise durch Verlärmung betroffene Reviere durch die Anlage eines kompletten neuen Reviers zu kompensieren. Beim Schwarzspecht sind jedoch nur 12,85 ha vorgesehen. Die Reviere dieser Art sind aber deutlich größer. Entsprechende Defizite ergeben sich auch bei den übrigen Arten.

Die Betroffenheit der ungefährdeten Vogelarten der Gehölze wird im LBP insgesamt auf 32,45 ha taxiert. Dieser Wert deckt die tatsächliche Betroffenheit jedoch nicht einmal annähernd ab, weil die störungsbedingten Wertverluste nicht vollständig kalkuliert worden sind. Von daher können auch ca. 73 ha Maßnahmenflächen („CEF“) keinen Ausgleich herstellen.

Mit seiner „Prüfung des Aktualisierungsbedarfs“ von 2018 bescheinigt sich die Niedersächsische Landesbehörde selbst, was bei der Analyse des Umweltforums Osnabrücker Land e.V. schon festgestellt wurde: Die vorgelegten Unterlagen zu den Biotoptypen und zur Fauna sind völlig veraltet. Dort heißt es: *„Als eine Art Konvention bis zu welchem Alter Daten aktuell sind, hat sich ein Zeitraum von 5 bis 7 Jahren etabliert. So dürfen bspw. gemäß dem „Leitfaden zur Umsetzung des Artenschutzes bei der Planung und Genehmigung von Windenergieanlagen in Niedersachsen“ (Nds. MBl. Nr. 7/2016) Untersuchungsergebnisse nicht älter als sieben Jahre sein, sollten aber optimaler Weise nicht älter als fünf Jahre sein.“* Maßgeblich für die Beurteilung ist der Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses. Diese Selbstverpflichtung kann mit den vorgelegten Daten nicht eingehalten werden, im Gegenteil: Es ist sogar so, dass alle eingesetzten Datensätze älter als sieben Jahre sind. Daraus ergibt sich die Forderung, dass die gesamten Erfassungen zu erneuern sind. Die bunte Sammlung jüngerer Daten zu Teilgebieten und Teilfragen ersetzen eine einheitliche, aktuelle Datenlage nicht.

12.1 Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen

Darüber hinaus wird zu den einzelnen Maßnahmen nachfolgend beispielhaft Stellung genommen:

Die Maßnahme 4.11 A_{CEF} erfüllt aufgrund der Entfernung zum Eingriff nicht die Anforderungen an CEF-Maßnahmen. Außerdem ist aufgrund fehlender Erfassungen in diesem Bereich überhaupt nicht klar, ob die Nistkästen dort ihre Funktion eigentlich erfüllen können.

Die Maßnahme 5.1 A_{FFH} soll als Kohärenzmaßnahme für Eingriffe in das FFH-Gebiet dienen, Es handelt sich dabei um eine außerhalb des FFH-Gebietes gelegene, isolierte Ackerfläche, die allenfalls in 100 Jahren ihre Funktion übernehmen kann. Sie ist allerdings nicht durch das Schutzregime der FFH-RL gesichert. Außerdem ist der Wert selbst bei voller Ausprägung deutlich reduziert, da sie an einer viel befahrenen Straße liegt und so mit Lärm und Schadstoffen belastet wird.

Bei den gesamten Maßnahmenflächen auf Blatt 21 handelt es sich um solche, die nach der naturräumlichen Gesamtausstattung als FFH-Gebiet hätten gemeldet werden müssen und im Zuge der Ausweisung des FFH-Gebietes gegenüber dem Landkreis bereits angemahnt worden sind. Es handelt sich zum großen Teil also schon um LRT-Flächen, die einer Aufwertung gar nicht mehr zugänglich sind.

Bei der Maßnahme 1.3 V_{CEF} handelt es sich nicht um eine CEF-Maßnahme, sondern um das genaue Gegenteil. Die Funktion der Lebensstätte wird nicht erhalten, sondern zerstört. Da der korrespondierende Eingriff also nicht durch diese als CEF-Maßnahme ausgeglichen wird, ist eine zusätzliche artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich. Dies gilt auch für andere Maßnahmen, in denen CEF-Maßnahmen und damit die Legalausnahme des Gesetzes geltend gemacht wird.

Die vorgesehenen Grünbrücken sind als Maßnahme zur vollen Aufrechterhaltung der Wechselbezüge zwischen den FFH-Gebieten nicht geeignet. Die – viel zu alten – faunistischen Untersuchungen lassen eine genaue Platzierung der Brücken gar nicht zu. Frühere Fachvorschläge sind daher auch von wesentlich breiteren Brücken ausgegangen. Darüber hinaus sind die Maßnahmen auch nicht geeignet, um die Flächenverluste im Gebiet zu kompensieren, die sich aus der Versiegelung, Verlärmung und Schadstoffeinträge ergeben.

Die Maßnahme 4.8 A_{FFH} soll als CEF-Maßnahme für Schwarzspecht und Waldkauz dienen. Wie bereits angemerkt wurde, sind CEF-Maßnahmen nach dem Leitfaden der EU-Kommission für europäische Vogelarten überhaupt nicht vorgesehen. Überdies ist überhaupt nicht klar, ob diese Bereiche für die genannten Arten noch aufwertbar sind, weil sie schon jetzt Buchenwald sind. Gleiches gilt für die Zielsetzung, die Flächen als Kohärenzmaßnahmen für Beeinträchtigungen der Nahrungshabitate des Großen Mausohrs auszuweisen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese Flächen wegen der größeren Nähe zur Kolonie in Engter längst von der Art vollständig als Nahrungsfläche genutzt wird

und überhaupt nicht mehr zu verbessern sind, sodass auch kein Ausgleich für die Beeinträchtigungen im FFH-Gebiet geschaffen wird.

Die Maßnahme 5.15 A_{CEF} sieht das Aufhängen von Nistkästen als funktionserhaltende Maßnahme für den Verlust von Brutplätzen des Haussperlings im räumlichen Zusammenhang vor. Aufgrund der Entfernung zwischen Eingriffsort und Nistkasten ist der räumliche Zusammenhang für die Art jedoch nicht gegeben. Außerdem ist nicht dargelegt, ob der Eigentümer überhaupt zur Installation des Nistkastens am vorgesehenen Platz bereit ist.

13 Zur FFH-VU für den Palsterkamp

Zuerst einmal ist festzustellen, dass es sich bei der vorgelegten Unterlage nicht um die FFH-Verträglichkeitsprüfung handeln kann, denn die wird von der für die Genehmigung zuständigen Behörde erstellt. Wir gehen im Weiteren deshalb davon aus, dass es sich um die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung der Fachgutachter handelt, die ggf. Teil der Grundlagen für die eigentliche behördliche Prüfung darstellt. Dieser Hinweis gilt auch für die übrigen Unterlagen zur Verträglichkeit der betroffenen FFH-Gebiete.

Die FFH-VU geht grundsätzlich von einem fehlerhaften Maßstab für die Verträglichkeitsprüfung aus, wenn sie ausführt: *„Hinweise zur Durchführung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind für den Straßenbau insbesondere dem „Leitfaden zur FFH - Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ BMVBW 2004 zu entnehmen, an dem sich auch diese Untersuchung orientiert.“* Maßstab ist das Gesetz und die Verordnung zur Unterschutzstellung, nicht eine mittlerweile 17 Jahre alte Arbeitshilfe aus einer Zeit, in der es keine Schutzgebietsverordnungen zur Sicherung der FFH-Gebiete gab.

Der Autobahnneubau (es handelt sich entgegen den Ausführungen der Gutachter nicht um einen Lückenschluss, denn eine Lücke gibt es dort nicht! Der Raum Osnabrück ist mit Straßen überversorgt!) schneidet das FFH-Gebiet von umliegenden Gewässern ab, in denen ebenfalls mit Kammolchvorkommen zu rechnen ist und die zusammen mit dem kleinen Vorkommen im FFH-Gebiet eine Metapopulation bilden. Insofern ist schon der Untersuchungsraum unzureichend abgegrenzt. Die Daten von 2010 sind zu alt, um die aktuelle Situation wirklich zu beschreiben.

Die Autobahn schneidet zusammen mit der B51 außerdem die Mausohrwochenstube in Belm von den Nahrungsflächen im Palsterkamp (und im FFH-Gebiet „Mausohrlebensraum ...“) ab.

Es kommt durch die Autobahn zu einer erheblichen Stickstoffbelastung. Der zugrunde gelegte Abschneidewert von 0,3 kg/ha*a ist nach dem aktuellen Stand der Technik und der Rechtsprechung des EuGH als Grenze nicht mehr vertretbar, weil er eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung empfindlicher Lebensraumtypen in FFH-Gebieten und außerhalb zulässt.

Es fehlt eine vollständige, aktuelle Untersuchung der charakteristischen Arten. So ist aufgrund der Lebensraumausstattung das Vorkommen des Mittelspechtes und der

Hohltaube als charakteristische Arten der LRT nicht auszuschließen. Beide Arten würden durch Verlärmung erheblich beeinträchtigt.

14 FFH-VU zum Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“

Bezüglich der grundsätzlichen Einwände wird auf die Ausführungen zum FFH-Gebiet Palsterkamp verwiesen.

Das Umweltforum stimmt den Gutachtern zu, dass das FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt wird. Allerdings wird die Schwere der Beeinträchtigung nur unvollständig erfasst. Dies hängt z.B. damit zusammen, dass charakteristische Arten praktisch nicht berücksichtigt wurden. Deshalb ist der negative Effekt der Autobahn nur unvollständig beschrieben.

Die Auswirkungen werden auch dadurch verharmlost, dass Maßnahmen zur Schadensbegrenzung angerechnet werden, denen diese Funktion nicht zukommen kann, weil die Voraussetzungen für ihre Wirksamkeit nicht nachgewiesen bzw. durch andere Gutachten zum Gebiet in Zweifel zu ziehen sind. Dies gilt etwa für die Grünbrücken. Frühere Gutachten kamen zu dem Ergebnis, dass diese für eine Wirksamkeit deutlich größer hätten ausfallen müssen. Für Wirbellose wird es bei der Zerschneidung der Autobahn bleiben, weil sie die wenigen schmalen Überwege erst recht nicht finden werden. Die von den Gutachtern angenommene hohe Wirksamkeit der Maßnahme ist hochgradig spekulativ, was u.a. auch damit zu tun hat, dass die Datenlage, auf der die Planungen erfolgt sind, hoffnungslos veraltet sind. Ob die schematischen Leitstrukturen, die die Gutachter in die FFH-VU gezeichnet haben, in irgendeinem Bezug zu den tatsächlichen Verhältnissen in den Waldbereichen stehen, ist ebenfalls unklar. Die Wirksamkeit von Leitstrukturen ist nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen ebenfalls hochgradig umstritten und kann nicht als Maßnahme zur Minderung der Auswirkungen der Straße in einem FFH-Gebiet angerechnet werden. Der Verweis auf die Kleine Hufeisennase ist irrelevant, denn die Art spielt in diesem FFH-Gebiet gar keine Rolle.

Die FFH-VU führt auf S. 21 aus: *„Der Bezugsraum für die Verträglichkeitsprüfung umfasst das gesamte NATURA 2000-Gebiet, um auf dieser Grundlage die Konfliktanalyse für die Gesamtheit der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des Schutzgebietes vornehmen zu können.“* Tatsächlich stellen die Karten im Gegensatz zum FFH-Gebiet Palsterkamp nur Teile des FFH-Gebietes dar, sodass man sich anhand der Unterlagen kein vollständiges Bild machen kann.

Die FFH-VU führt auf S. 22 aus: *„Die nur sehr kleinflächig vorkommenden LRT 3150 und 6510 sind für das Gebiet ohne besondere Bedeutung und werden daher hinsichtlich der Repräsentativität mit D (nicht signifikante Präsenz) gewertet.“* Diese Einstufung wird entschieden zurückgewiesen. Denn der Gewässerlebensraum ist Teil des Habitats für den Kammmolch, von daher kann die Einstufung als „D“ nicht gelten. Für den LRT 6510 ist derzeit ein Vertragsverletzungsverfahren anhängig, weil Deutschland mittlerweile einen massiven Schwund an Fläche und Qualität zu verzeichnen hat. Deutsche FFH-Gebiete enthalten in vielen Fällen den LRT 6510 in einer Ausdehnung, die der im FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ entspricht, sodass es kein

Argument gibt, den LRT hier aufgrund seiner Größe als nicht signifikant einzustufen. Es fehlen also zwei LRT bei der Bilanzierung der Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes.

Die FFH-VU berücksichtigt bei ihrer Bewertung nicht ausdrücklich den Gesamterhaltungszustand der LRT in Niedersachsen bzw. in der entsprechenden biogeografischen Region. Dann müsste nämlich die Beeinträchtigung z.B. für den LRT 9110 deutlich höher ausfallen, weil der Erhaltungszustand des LRT im Gebiet günstig ausgeprägt ist, während der auf Landesebene als ungünstig eingestuft wird.

Die FFH-VU listet zwar eine Reihe von charakteristischen Arten auf, allerdings fehlt deren Berücksichtigung bei der Bewertung der Betroffenheit des Gebietes. Nicht akzeptabel ist es, dass Wirbellose bei der Betrachtung gänzlich fehlen.

Nicht akzeptabel ist es weiter, wenn dann als charakteristisch eingestufte Arten wie der Buntspecht wieder ausgeblendet werden, weil sie den Gutachtern offenbar zu häufig im Gebiet vorkommen. Für den LRT 9110 werden 21 Brutpaare genannt, die sich allerdings im Faunabericht weder in den Tabellen noch in Karten wiederfinden und wahrscheinlich aus der viel zu alten Erfassung aus 2010 – 2013 stammen.

Eine durch Geländebegehungen abgesicherte Erfassung der Habitate der Anh. II-Arten fehlt als Grundlage für die FFH-VU. Insbesondere die Abschätzungen über den Aktionsradius des Kammmolches, den die Gutachter selbst von 20 – 1000 m taxieren, hätte hier eine genaue Festlegung der Flächen nötig gemacht, um deren Zerstörung durch die Autobahn abschätzen zu können und um auch ein Bild davon zu erhalten, wie stark die Zerschneidungswirkung durch die Trasse wird.

Entsprechende Defizite gelten auch für die beiden Fledermausarten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus sowie die charakteristischen Tierarten der Lebensraumtypen. Ohne ergänzende Untersuchungen bleibt die Beurteilung der Beeinträchtigung rudimentär. Die Mutmaßungen in der FFH-VU, wonach „aus der Betrachtung charakteristischer Wirbellosenarten der Lebensraumtypen ... keine zusätzlichen Erkenntnisse zu erwarten (sind)“, ist durch nichts belegt und wird von hier aus bestritten. Vielmehr sind es Wirbellose (und andere Arten), die spezifisch auf Licht, Erschütterungen und Lärm reagieren und weitere Beeinträchtigungsqualitäten abdecken. Die zur Prüfung der FFH-Verträglichkeit vorgelegten Daten sind weit von den gesetzlichen Anforderungen entfernt, wonach die besten wissenschaftlichen Erkenntnisse heranzuziehen sind (siehe Anmerkungen zur Qualität der Datenerfassung).

Der Umfang der Beeinträchtigung der LRT und Habitate der Arten durch Stickstoffeinträge wird in der FFH-VU nicht korrekt ermittelt. Während noch zutreffend festgestellt wird, dass die Vorbelastung des Gebietes bereits deutlich über den Critical Loads (CL) für die betroffenen LRT und sonstigen Waldlebensräume liegt, werden Abschneide- und Bagatellschwellen eingesetzt und damit der räumliche Umgriff der Beeinträchtigung unvollständig erfasst. Insbesondere der Abschneidewert von 0,3 kg/ha*a, der sich angeblich an der Messbarkeit der einzelnen Schadstoffe bemisst, entspricht weder der tatsächlichen Messbarkeit der Stickstoffverbindungen noch ist er zur Deckung bringen mit der Rechtsprechung des EuGH. Hier ist deshalb eine komplette Neuberechnung erforderlich. In

diesem Zusammenhang ist außerdem die Klassifizierung der Zusatzbelastungen, wie sie in Tab. 9 zugrunde gelegt wurde, zu hinterfragen. Denn immerhin soll es auch bei den Bagatellwerten lediglich um eine einmalige Zusatzbelastung durch die Stickstoffverbindungen gehen, tatsächlich kommt es jedoch zu einer jährlichen Zusatzbelastung durch das Straßenvorhaben.

Die Verteilung, Größe und Qualität der LRT- und Habitatflächen macht es erforderlich, dass im FFH-Gebiet Flächen für die Entwicklung geeigneter Strukturen vorgesehen werden. Diese hätten vor der Planung der Autobahn festgelegt werden müssen, denn ihre Beeinträchtigung ist ebenfalls als Beeinträchtigung des Gebietes anzusehen, weil die Entwicklung hin zu einem günstigen Erhaltungszustand und den Gesamtzielen des Gebietes hin unmöglich gemacht werden, wenn solche Flächen überbaut oder durch Lärm oder Schadstoffe dauerhaft beschädigt werden.

Die FFH-VU geht davon aus, dass sie durch Abzäunung der Trasse Kammolche abfangen und so verhindern kann, dass es bei der Freistellung des Baufeldes zur Tötung kommt. Dem ist zu widersprechen. Denn derzeit liegen überhaupt keine zeitnahen Erkenntnisse über die Verbreitung der Art vor, sodass eine Abzäunung ein „Stochern im Nebel“ wäre. Überdies ist angesichts des Geländes ausgeschlossen, dass eine solche Abzäunung vollständig gelingen kann und es deshalb trotzdem zur Tötung von Individuen kommen wird. Im Übrigen würde es sich dabei auch um eine erhebliche Störung handeln.

Die betriebsbedingte Tötung von Kammolchen kann durch die vorgesehenen Amphibiensperreinrichtungen nicht verhindert werden. Aus der Literatur ist bekannt, dass diese Anlagen von den Arten überwunden werden können.

Es bleibt außerdem bei einer massiven Zerschneidungswirkung, nicht nur für den Kammolch, sondern auch für andere charakteristische Tierarten. Denn die Straße trennt das Gebiet in zwei Hälften, die durch die Brücke nicht überwunden wird, weil die Mikrostrukturen dort nicht den Bedingungen entsprechen, die die Arten bisher in diesem alten Waldgebiet vorfinden. Wie groß die Aktionsräume der zu betrachtenden Arten tatsächlich sind, wurde nicht einmal für den Kammolch ermittelt, sodass erst recht nicht beurteilt werden kann, wie groß die Zerschneidungswirkung der Straße ist. Bezeichnenderweise verzichtet die FFH-VU auch auf eine Quantifizierung der Beeinträchtigung des Kammolchs. Entsprechendes gilt im Übrigen auch für die beiden Fledermausarten aus Anh. II und darüber hinaus für die im Gebiet auftretenden Arten aus Anh. IV.

Auf S. 61 spekulieren die Gutachter für das Große Mausohr über eine „zur *Bewahrung des Erhaltungszustands vorhabensbedingt vertretbare Erhöhung der Mortalitätsrate $\leq 2\%$, was bei einer Koloniegröße von 500 Tieren ≤ 10 Individuen entspricht.*“ Diese Annahme widerspricht nicht nur dem Verschlechterungsverbot, sondern wäre außerdem für die betroffenen Bestände (zu berücksichtigen ist nicht nur die Kolonie in Engter, sondern auch die in Belm) im Detail mittels populationsbiologischer Methoden über mehrere Jahre zu untersuchen gewesen. Solche Daten liegen hier jedoch gar nicht vor, jedenfalls wurden sie in den Unterlagen nicht belegt, sodass dieser Ansatz komplett wieder zu verwerfen ist. In der Konsequenz ist die

Betroffenheit der Art also deutlich höher anzusetzen. Gleiches ist auch für die Bechsteinfledermaus anzunehmen, die Gesamtbeurteilung „*Noch tolerierbare Beeinträchtigung, nicht erheblich*“ ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht abzuleiten.

Die Betrachtung der übrigen Fledermausarten fehlt, obgleich sie als charakteristische Arten in gleicher Weise zu betrachten gewesen wären.

14.1 Kumulative Effekte

Die Berücksichtigung kumulativer Effekte ist unzureichend. So ist z.B. der Umgang mit dem stattfindenden Tonabbau im Gebiet unvollständig beleuchtet. Zu betrachten gewesen wären alle Eingriffe seit der Aufnahme des Gebietes in die Gemeinschaftsliste sowie die voraussichtlichen Auswirkungen, die sich aus den Zielflächen des RROP ergeben.

Die Ermittlung der zusätzlichen, punktuellen Stickstoffemittenten ist unvollständig erfolgt. Insbesondere für die korrekte Ermittlung der Reichweite der Zusatzbelastungen wird eine Ergänzung erforderlich. Dies gilt auch in Bezug auf die an anderer Stelle thematisierte Neubewertung von Bagatell- und Abschneidewerten.

15 FFH-VU Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrück

Die FFH-VU für das FFH-Gebiet DE3614331 „*Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum*“ kommt in ihrem Fazit zu folgendem Ergebnis: „*Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung führt das Vorhaben weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 331 „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum*“. Diese Einschätzung wird bestritten. Denn die beiden Wochenstuben verlieren in einem nicht näher ermittelten Umfang Nahrungsflächen. Die Zugänglichkeit des Gebietes wird durch den Neubau der Autobahn erschwert und die Mortalität für Individuen, die aus den beiden Gebieten in ihre Nahrungsgebiete wechseln wollen, erheblich gesteigert.

Es fehlt ferner eine FFH-VU für das FFH-Gebiet „Piesbergstollen“. Denn zwei der dort überwinternden Fledermausarten sind auch im Umfeld nachgewiesen worden. Es ist davon auszugehen, dass die Tiere im Piesberg überwintern. Durch den Bau der Autobahn wird die Zugänglichkeit des Winterquartiers erschwert und die Mortalität für die Individuen erhöht. Es lässt sich daher zusammenfassen, dass der Neubau der A33 nicht nur ein einzelnes FFH-Gebiet, sondern einen ganzen Gebietsverbund erheblich beeinträchtigt und Rückwirkungen auf gleich vier FFH-Gebiete hat.

16 Alternativenprüfung

Wegen der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ sieht sich die Straßenbauverwaltung gezwungen, eine FFH-Ausnahmeprüfung durchzuführen. Sie wird mit der Unterlage 19.3.4.1 vorgelegt.

In grundlegender Hinsicht ist zunächst daran zu erinnern, dass eine habitatschutzrechtliche Ausnahme nur auf der Grundlage der Ergebnisse einer ordnungsgemäßen und vollständigen FFH-Verträglichkeitsprüfung in Anspruch genommen werden darf, ohne die keine der Voraussetzungen des § 34 Abs. 3-5 BNatSchG geprüft werden kann. Da die sich auf die Verträglichkeit beziehenden Unterlagen aus den genannten Gründen unzureichend sind, ist die Ausnahmeermächtigung nicht anwendbar. Unabhängig davon gilt Folgendes:

Die dort vorgenommene Vermischung der FFH-Ausnahmeprüfung mit der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung wird vom Umweltforum als unzulässig abgelehnt. Zuerst sind beide Belange vollständig eigenständig zu beurteilen, um anschließend eine Gesamtgewichtung vorzunehmen.

Die vorgelegte habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung ist unvollständig, denn sie berücksichtigt längst nicht alle möglichen Alternativen.

So bleibt die ursprüngliche Nordostvariante³¹ praktisch ungeprüft, obgleich sie kein FFH-Gebiet durchschneidet und in einer solchen Entfernung zum FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ verläuft, dass Beeinträchtigungen des Gebietes durch Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgeschlossen sind. Diese Variante hätte deshalb nicht ausgeblendet werden dürfen, zumal sie noch ungenutztes Potenzial zur Kosten- und Streckenoptimierung bietet.

Nicht ernsthaft in die Betrachtung einbezogen worden ist die Null+-Variante, die ebenfalls kein einziges FFH-Gebiet nachteilig berührt. Beide Varianten wären in habitatschutzrechtlicher Hinsicht klar vorzugswürdig gewesen, weil sie die mit dem Neubau verfolgten Ziele, die großräumige Lenkung des Verkehrs, ebenfalls leisten würden, ohne FFH-Gebiete mit prioritären LRT erheblich zu beeinträchtigen. Dass die Null+-Variante wegen der Setzung im Bundesverkehrswegeplan als „indisponibel“ angesehen wird, ändert an den Konsequenzen nichts. Da der Verkehr über die ausgebaute A30 und ab dem Lotter Kreuz über die sechsspurige A1 wird abgeleitet werden können, wird die A33-Nord schlicht und ergreifend überflüssig, sodass für sie dann auch keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses mehr geltend gemacht werden können. Sollten sich die zugrunde gelegten Verkehrsprognosen dagegen als nicht belastbar erweisen und die A30 als sechsspurige Autobahn nicht ausreichen, um den Verkehr um Osnabrück aufzunehmen, so verbleibt immer noch die Möglichkeit, den Abschnitt achtspurig auszubauen. Auch dies wäre eine gegenüber der Zerstörung des FFH-Gebietes vorzugswürdige Alternative.

31 Siehe private Analyse „Gutachten Nord-Ost“ im Anhang

Ob mit diesen beiden Beispielen der Kreis der möglichen Alternativen im habitatschutzrechtlichen Sinne bereits abschließend umrissen wurde, ist füglich zu bezweifeln. Schon der Betrachtungsraum für potenzielle Trassenvarianten, wie er sich in Unterlage 1 (S. 19 Abb. 7) dargestellt findet, wurde im Südwesten von vornherein so geschnitten, dass naheliegende Trassenführungen zwischen der Anschlussstelle an der B51n und der Autobahn A 1, die sich Osnabrück annähern, von vornherein aus der Betrachtung ausgeblendet wurden. Ob sich dies dem Einfluss der Osnabrücker Kommunalpolitik verdankt, die mit der A33 wohl eine Ortsumgehung wünscht, aber die sich hiermit verbindenden Belastungen nicht selbst tragen will, mag dahinstehen. Es liegt jedenfalls auf der Hand, dass sich südwestlich des Betrachtungsraumes weitere Trassenführungen entwickeln lassen, mit denen das Planungsziel mit deutlich geringeren Verlusten erreichbar ist. Außerdem existieren auch innerhalb des räumlichen Umgriffs des Betrachtungsraums weitere Alternativen, mit denen das Ausmaß der Belastung reduziert werden kann. Zu denken ist dabei beispielsweise an eine Tunnelbauweise im Bereich des Wiehengebirges oder die komplette Einhausung des FFH-Gebietes.

Für all diese Varianten ist angesichts der Schwere der Beeinträchtigungen eine vollständige Durchplanung hinsichtlich der Baukosten, der verkehrlichen Wirkungen und der Umweltbeeinträchtigungen vorzunehmen, um zu einer belastbaren Vergleichsgrundlage zu kommen und beurteilen zu können, ob die mit der einen oder anderen Variante verbundenen Abstriche die habitatschutzrechtlichen Maßstäbe der Zumutbarkeit einhalten oder überschreiten. Auf die Nordostumfahrung und auf den Verzicht der A33-Nord nach Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus der A30 trifft zu, was die Gutachter zum Maßstab machen: *„Gemäß der Rechtsprechung des BVerwG muss der Planungsträger von der Möglichkeit einer Alternative Gebrauch machen, wenn sich mit ihr das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-RL günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lässt. Der Vorhabenträger darf von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative erst Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt (vgl. u. a. BVerwG 9 A 17.11, RdNr. 70). Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf insbesondere nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftsrechtlichen Schutzgüter stehen.“* Einer solchen Prüfung hat sich die Behörde bisher entzogen.

Selbst wenn man nur die Varianten betrachtet, den die Antragsunterlagen vertiefen, werden massive Mängel deutlich, auch wenn hier voranzustellen ist, dass der gesamte Vergleich hinsichtlich der Anh. II-Arten sowie der charakteristischen Arten an einer völlig veralteten Datenlage krankt. So ist bei einer Gesamtbilanzierung der LRT- und Habitat-Beeinträchtigungen die Variante III vorzugswürdig, zumal insbesondere im Anschlussbereich zur A1 Optimierungspotenzial besteht, welches die Variante III weiter begünstigen würde.

Wie bereits ausgeführt wurde, gehört der artenschutzrechtliche Alternativenvergleich in eine eigenständige Prüfung, ist dann aber vollständig und auf Grundlage aktueller Daten durchzuführen. Was man im Alternativenvergleich tatsächlich vorfindet, kann man nur noch als willkürlich und auf das gewünschte Ergebnis hin konstruiert bezeichnen. Dies beginnt bei der Beschränkung der Betrachtung auf drei Vogelarten, für die lediglich völlig veraltete Daten

über deren Vorkommen vorliegen. Tatsächlich ist die Artenzahl auf beiden Trassen um ein Vielfaches höher, aufgrund der höheren Siedlungsdichte ist im Wald nämlich die Zahl der Reviere deutlich höher. Im Wald ist das gesamte Spektrum der vorgefundenen Fledermäuse betroffen, außerdem der Kammmolch. Ein vollständiger Alternativenvergleich für die Arten hätte daher auch bei den Arten die Vorzugswürdigkeit der Variante III ergeben. Die Gegenüberstellung in Tabelle 11 des Alternativenvergleichs wird deshalb massiv infrage gestellt. Sie spiegelt weder die aktuelle Situation noch den tatsächlichen Gesamtumfang der Betroffenheit zutreffend wider.

Wegen der beispielhaft aufgezeigten fehlerhaften Bewertung der einzelnen Schutzgüter wird auch die „Umweltfachliche Gesamtbewertung“ als unzutreffend zurückgewiesen. Die Variante III wäre in artenschutzrechtlicher Hinsicht vorzugswürdig, hinsichtlich der UVP-Schutzgüter würde sich bei Berücksichtigung der Vermeidungsmöglichkeiten eine deutliche Verschiebung hinsichtlich der Variante III ergeben. Die proklamierte „Unzumutbarkeit“ der Variante III ist daher nicht haltbar.

An dieser Stelle ist jedoch eines klarzustellen: Aus Sicht des Umweltforums sind beide Varianten angesichts der tatsächlich vorhandenen Alternativen „Null-Plus“ und „Nordost“ inakzeptabel. Denn bei beiden Alternativen wäre die Beeinträchtigung der FFH-Gebiete null. Dies gilt auch für die Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung, die ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen die Vorzugsvariante günstiger einstuft als die Variante III. Deshalb wird auf die übrigen Vergleichsparameter an dieser Stelle nicht näher eingegangen.

Auch die Ausführungen zu den verkehrlichen Nachteilen sind nach Ansicht des Umweltforums unhaltbar. Dies gilt schon allein für die Variante III. Dies gilt aber erst recht für die Nordost- und die Null-Plus-Variante. Die Null-Plus-Variante würde beispielsweise keine zusätzlichen Kosten verursachen, wohingegen für die Vorzugsvariante die noch erforderlichen Nachuntersuchungen sowie die sich aufdrängenden zusätzlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes noch gar nicht in Rechnung gestellt wurden. Ob sich bei einer vertiefenden Prüfung der Verkehrsdaten noch weitere Ansatzpunkte ergeben, muss an dieser Stelle offenbleiben.

Was die Nordost-Variante angeht, so sind die Kosten für die heutige Situation überhaupt nicht ermittelt, weshalb offenbleibt, ob sie finanziell tatsächlich außerhalb der Diskussion steht. Optimierungspotenziale sind ebenfalls noch nicht untersucht.

Hinsichtlich des Alternativenvergleichs zwischen der Variante CL1 und Vorzugstrasse gilt das vorab Beschriebene: Die Datenlage ist überhaupt nicht geeignet, um einen solchen Vergleich anzustellen, von daher sind die gezogenen Schlussfolgerungen nicht verwertbar und schließen die Alternative CL1 deshalb auch nicht aus.

Insgesamt ist festzustellen, dass es an Alternativenprüfungen für darüber hinaus betroffene FFH-Gebiete fehlt bzw. deren Beeinträchtigungen in die Alternativenprüfung für das FFH-Gebiet „Wiehengebirge ...“ einbezogen wurden. Darin sehen wir einen groben systematischen Fehler, da die übrigen drei im Verbund stehenden FFH-Gebiete mit der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Wiehengebirge ...“ mit beeinträchtigt werden.

16.1 Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz

Die Alternativenprüfung enthält Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000. Diese sind jedoch schon vom Ansatz her nicht geeignet, um die beeinträchtigten Funktionen angemessen auszugleichen. Die Defizite beginnen bereits bei den bereits ausführlich beschriebenen mangelhaften Sachverhaltsermittlungen, auf die hier nicht noch einmal eingegangen werden soll. Sie setzen sich jedoch fort bei unzulässigen Maßnahmen zur Wahrung der ökologischen Funktionalität der beeinträchtigten Funktionen.

Die vorgesehenen Maßnahmenflächen liegen z.T. weit außerhalb des FFH-Gebietes und sind deshalb nicht geeignet, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes zu gewährleisten, weil sie dem Schutzregime der FFH-RL entzogen sind.

Die Maßnahmenflächen wurden vor der Einstufung als Kohärenzmaßnahmen nicht im Rahmen der allgemeinen Bestandserfassung untersucht, weshalb unklar ist, ob auf ihnen überhaupt eine Verbesserung möglich ist, die als Kohärenzausgleich angerechnet werden könnte.

Die Eigenbindung der Forstverwaltung bei der Sicherung von Natura 2000-Flächen ist derart gering, dass sie als Grundlage für die Beurteilung von Verbesserungen ausscheidet (siehe Erlass des Landes in der Anlage „Walderlass“). Relevant sind als Erhaltungsziele nicht die im Erlass vorgesehenen Eigenbindungen der Forstverwaltung, sondern diejenigen im – noch nicht vorliegenden – Gesamtmanagementplan des Gebietes, der sich an den Gesamterfordernissen zur Entwicklung des Gebietes zu orientieren hat und deshalb vom Erlass auch deutlich abweichen kann.

Die Beeinträchtigungen der Straße auf die Lebensraumtypen und Habitate sind viel zu ungenau und viel zu alt, um daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten. Dies gilt insbesondere für die betroffenen Fledermausarten. Eine Abstimmung mit den Landesforsten ist kein besonderes Qualitätsmerkmal, da diese Institution gerade hinsichtlich der betroffenen Fledermausarten nicht dafür bekannt ist, über besondere Kompetenz hinsichtlich des Fledermausschutzes zu verfügen.

Gleiches gilt auch für den Kammmolch. Da die Betroffenheit der Habitate dieser Art überhaupt nicht ermittelt worden ist, können weder die Erheblichkeit der Beeinträchtigung noch Umfang und Ausgestaltung von Kohärenzmaßnahmen in geeigneter Weise bestimmt werden. Auch für diese Art fehlt es an einer Untersuchung und Bewertung der Zielflächen. Irgendwo ein weiteres Laichgewässer anzulegen wird den Beeinträchtigungen der Habitatflächen nicht gerecht.

Über allem schwebt die ungeklärte Frage, welche Flächen eigentlich als „sowieso“-Flächen für die entsprechenden Schutzgüter (LRT und Habitate der Arten) zu entwickeln sind, um deren günstigen Erhaltungszustand bzw. die innergebietliche Kohärenz zu erreichen, die angesichts des hohen Anteils an Nadelwald und suboptimalen Habitatstrukturen für die besonders schutzwürdigen Arten zu erreichen.

Es stellt keine Kohärenzmaßnahme dar, wenn bestehende LRT-Flächen als Kohärenzmaßnahmen für den Verlust von Nahrungshabitaten des Großen Mausohrs deklariert werden und die Maßnahmen u.a. darin bestehen, dass „Habitatbäume“ dauerhaft

gekennzeichnet werden. Ob diese Flächen als Nahrungsflächen überhaupt aufzuwerten sind, wurde gar nicht erst untersucht. Eine erhebliche Beeinträchtigung stellt es überdies dar, wenn dabei Flächen mit prioritärem LRT in einen nicht prioritären umgewandelt werden sollen. Unter den ausgewählten Flächen sind überdies solche, die für das Große Mausohr bereits als Nahrungsflächen geeignet sind, also gar nicht mehr aufgewertet werden können.

Aufgrund der engen Auslegungsfristen ist es dem Umweltforum allerdings nicht möglich, auf alle Defizite bei der Festlegung der Kohärenzmaßnahmen einzugehen. Deshalb sind die angeführten Fälle als Beispiele für grundlegende und bei erster Sichtung viele Kohärenzflächen gültige Defizite zu verstehen.

Die in der Ausnahmeprüfung dargelegten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sind nicht stichhaltig.

So ist zuerst einmal anzumerken, dass die Straßenbauverwaltung irgendwelche verkehrlichen Aspekte in den Vordergrund stellt, denen lediglich lokale Bedeutung zukommt, die noch nicht einmal unstrittig sind (Entlastung von Ortsdurchfahrten). Die Betrachtungen berücksichtigen auch nicht den Umstand, dass das Verkehrsaufkommen aktuell zurückgeht und auch weiter zurückgehen wird, weil der Individualverkehr auf dem Rückzug ist.

Das geltend gemachte „günstige Kosten-Nutzenverhältnis“ wurde dadurch „erschlichen“, dass längst bekannte Kostenschätzungen nicht in die Bilanzierung eingeflossen sind und deshalb ein nicht mehr zutreffender Wert in die Bewertung eingegangen ist.

Die behauptete Entlastung der Nebennetze und insbesondere die Entlastung des Stadtgebietes durch eine Entlastung der B68 ist nicht glaubhaft, da alternative Lösungen hierfür nie untersucht und in der Vergangenheit sogar aktiv verhindert wurden (siehe Dialogprozess der Bertelsmann-Stiftung). Die Zielsetzungen des Masterplans Mobilität der Stadt Osnabrück würden sich auch auf anderem Wege erreichen lassen aus durch die zusätzliche Betonierung der Landschaft und die Zerschneidung zusammenhängender Schutzgebiete und Erholungsräume.

Die Antragsunterlagen stellen diesen – angeblichen – Vorteilen die Nachteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegenüber. Diese Bilanz ist jedoch ungeeignet, weil sie die Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete nur unvollständig und auf veralteter Datenlage bewertet hat. Tatsächlich gibt es gleich mehrere Alternativen, die die sonstigen Ziele erreichen würden, ohne den von der Vorzugstrasse betroffenen Naturraum zerstören würden. Der Versuch der Relativierung der Beeinträchtigungen läuft leer, weil nachgewiesen wurde, dass die Beeinträchtigungsschwere unvollständig ermittelt worden ist.

17 Wasserrahmenrichtlinie

Der Wasserrechtliche Fachbeitrag (Unterlage 18.5) wird im weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens einer Aktualisierung zu unterziehen sein.

Den Ausführungen liegt einstweilen noch der niedersächsische Beitrag zu den Maßnahmenprogrammen 2015 bis 2021 der Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein zugrunde. Mittlerweile liegen die aktualisierten Entwürfe der niedersächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen gemäß § 118 NWG und zu den Maßnahmenprogrammen gemäß § 117 Abs. 1 Satz 1 NWG für die Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein sowie die Dokumente der Flussgebietseinheiten Elbe, Weser, Ems und Rhein vor, die die Grundlage für den 3. Bewirtschaftungszyklus der EG-WRRL für die Jahre 2021 bis 2027 bilden. Die Veröffentlichung hierzu erfolgte bereits am 16.12.2020 im Nds. MBl. Nr. 56/2020.

Unabhängig von der mangelnden Aktualität der Unterlage wird im Wasserrechtlichen Fachbeitrag erläutert, dass die Auswirkungen des Autobahnprojekts weder zu einer Verschlechterung des ökologischen Potenzials der betroffenen Oberflächenwasserkörper (OWK) führen noch die Erreichung eines guten ökologischen Potenzials in Frage stellen oder ernstlich gefährden. Diese Beurteilung ist schon deshalb mehr fragwürdig, weil in Ansehung der betroffenen OWK keine konkreten Messdaten für die Parameter nach Anlage 6, 7 und 8 der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) vorliegen. Angesichts derartiger Kenntnisdefizite kurzerhand auf Grundlage einer Absprache mit dem NLWKN 0,5*JD-UQN als Ausgangskonzentration anzunehmen, ist nicht nachvollziehbar. Insoweit müssen erst einmal konkrete Ermittlungen vor Ort durchgeführt werden, um über eine tragfähige Datenbasis zu verfügen. Vor dem Hintergrund der Historie des zeitlichen Vorlaufs des Vorhabens mutet es ohnehin einigermaßen befremdlich an, dass die für die Beurteilung erforderlichen Sachinformationen bis heute nicht ermittelt worden sind.

Im Übrigen hat sich die Bewertung auf die betroffenen OWK maßgeblichen biologischen Qualitätskomponenten zu beziehen. In Ansehung des zu erwartenden Chlorideintrags (Tausalz) wird aber lediglich darauf hingewiesen, dass die Qualitätskomponente nach Anlage 7 OGewV für den „guten“ Gewässerzustand von 200 mg Cl/l weiterhin unterschritten würde. Das besagt nichts darüber, ob die maßgeblichen biologischen Qualitätskomponenten eine Verschlechterung derjenigen Zustandsklasse erfahren, in der sie sich aktuell befinden. Soweit dazu Aussagen getroffen werden – was z.B. im OWK Laake nur für das Makrozoobenthos der Fall ist – ist die aktuelle Einstufung der maßgeblichen Komponenten „mäßig“ oder „unbefriedigend“. Das gilt u.a. für den OWK Nette/Lechtinger Bach (Makrophyten/Phytobenthos = mäßig; Makrozoobenthos = mäßig; Fische = unbefriedigend), aber auch für den OWK Belmer Bach (Makrozoobenthos = unbefriedigend; Fische = mäßig). Wenn sich in einer derartigen Lage die Chloridbelastung des OWK Nette/Lechtinger Bach – je nach Unterlage – auf 98,6 mg Cl/l (Unterlage 1, S. 132) bzw. auf 99,7 mg/l (Unterlage 18.5, S. 50) erhöht und im Belmer Bach sogar ein Wert vom 105,0 mg/l erreicht wird (Unterlage 18.5, S. 50), kann eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nicht unvermittelt unter Hinweis darauf in Abrede gestellt werden, die

Qualitätskomponente der Anlage 7 OGewV für den „guten“ Gewässerzustand (200 mg/l) würde weiterhin unterschritten. Abgesehen davon, dass es sich bei den ACP ohnehin nur um unterstützend heranzuziehende Qualitätskomponenten handelt, ist daran zu erinnern, dass es benthische Organismen und Fischarten gibt, die auch auf geringere Salzkonzentrationen > 50 mg/l außerordentlich sensibel reagieren (z.B. Groppe). In der Fachwissenschaft besteht daher Einvernehmen, dass der Wert von 200 mg/l deutlich zu hoch angesetzt ist. Um eine Beurteilung zu ermöglichen, muss erst einmal das bewertungsrelevante Spektrum der für den jeweiligen OWK maßgeblichen benthischen Organismen und Fische ermittelt und die Gründe eruiert werden, die zu der aktuell ungünstigen Einstufung des ökologischen Potenzials geführt haben. Liegen diese Informationen vor, kann anhand der dafür vorgesehenen Bewertungsmuster geprüft werden, ob dieses Artenspektrum unter dem Einfluss zusätzlicher Chlorideinträge eine weitere Verschlechterung erfährt. Solange die Unterlage 18.5 nicht entsprechend aufbereitet wird, kann auf ihrer Basis nicht in tragfähiger Weise über die Einschlägigkeit des Verschlechterungsverbotes befunden werden.

Die Ausführungen zum Verbesserungsgebot (Unterlage 18.5, S. 57) sind nicht bloß außerordentlich dürftig, sondern dürften vor dem Hintergrund der eingangs angesprochenen Aktualisierung des Maßnahmenprogramm für den 3. Bewirtschaftungszeitraum jedenfalls im Zeitpunkt der Planfeststellung längst überholt sein.

18 Fehlende Daten

Den Unterlagen fehlen die detaillierten Angaben zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen mit und ohne A33-Nord sowie die Prognosedaten. Das Umweltforum beantragt daher die Überlassung der digitalen Rohdaten, damit über eine eigenständige Überprüfung der Verkehrsprognosen und der Methodik der Untersuchung eine Plausibilitätskontrolle ermöglicht werden kann. Das ist mit den ausgelegten Unterlagen nicht möglich.

Es fehlen ferner die Rechenlaufprotokolle für die Schadstoffberechnungen sowie die Ermittlung der Lärmbelastung.

19 Anlagen

Im Text angesprochene Anlagen sind auf der beigefügten CD abgespeichert.

Anlagenkonvolut „Bürgerdialog“ (zusammen 254 Seiten)

Empirica (40 Seiten + 6 Seiten Anhang)

Gutachten Nord-Ost (46 Seiten)

Quellen (verschiedene Veröffentlichungen, zusammen 342 Seiten)

Raumempfindlichkeitsanalyse1999 (218 Blatt, teilweise Kartenausschnitte)

Verkehrsgutachten (77 Blatt, teilweise Kartenausschnitte)

Kooiker1996 (Fragmente; 9 Seiten)

Intern (5 Seiten)

Nds. Walderlass (13 Seiten)

Wildbienen (26 Seiten)

ZwischenberichtBrutvögel2009 (4 Seiten)

Protokoll Kreisausschusssitzung (2 Teile, 15 Seiten)

UVS2005

UVSTischvorlage