

-ENTWURF!- Gemeinde Belm 26.01.2021

BAUMANN RECHTSANWÄLTE - Partnerschaftsgesellschaft mbB
Lavesstraße 79 ■ 30159 Hannover

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 41 Planfeststellung
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Vorab per Telefax an:
(0511) 3034-2099

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

96/19

26. Januar 2021

RA Rick Schulze, Telefon 0511 22005346
schulze@baumann-rechtsanwaelte.de

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A33 von der A1 (nördlich Osnabrück) bis zur A33/B51n (OU Belm) von Bau- km 39+990 bis Bau-km 49+430 hier: Stellungnahme der Gemeinde Belm

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir Ihnen die Vertretung der Gemeinde Belm, vertreten durch den Bürgermeister Herrn Viktor Hermeler, Marktring 13, 49191 Belm an und legen eine auf uns bezogene Vollmacht (**Anlage 1**) vor. Namens und im Auftrag der Gemeinde Belm erheben wir folgende Einwendungen:

Allgemeine Einwendungen und Hinweise

Unsere Mandantin wendet sich vorliegend als Einwenderin und als Trägerin öffentlicher Belange gegen das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben.

Ausweislich des Erläuterungsberichts ist geplant, mit dem vorliegenden Planfeststellungsantrag einen Neubau der A33 im betroffenen Teilstück zu errichten. Die A 33 soll östlich von Osnabrück in Belm beginnen, dann die Bundesautobahnen A 30 (Autobahnkreuz Osnabrück-Süd) und A 2 (Autobahnkreuz Bielefeld) queren und schließlich an der A 44 am Autobahnkreuz Wünnenberg-Haaren südlich von Paderborn enden. Der geplante Streckenabschnitt der A 33 befindet sich nordöstlich der kreisfreien Stadt Osnabrück und soll den Lückenschluss zwischen der A 1 im Norden und dem derzeit vorhandenen Streckenende in Höhe Belm bilden, wobei an dem bisherigen nördlichen Ende der A 33 bzw. an der unter Verkehr befindlichen Maßnahme A 33/B 51n (OU Belm) angeschlossen wird. Der

Anschluss an die A 1 ist zwischen den Anschlussstellen Osnabrück-Nord und Bramsche vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 1).

Die Baumaßnahme ist als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs (Projektnummer: A 33-G10-NI) Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030). Erstmals wurde die A 33 im BVWP 2003 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen (vgl. Erläuterungsbericht, S. 2).

Bereits hier ist zu bemängeln, dass bei Übernahme des Projekts in den BVWP 2030 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht stattgefunden hat, obwohl seit der für den BVWP 2003 durchgeführten Betrachtung insbesondere der habitatschutzrechtlichen Betroffenheiten ein vollständig neues FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ hinzugekommen ist, ohne dass dies bei der erneuten Übernahme in den BVWP 2030 näher geprüft wurde.

Ausweislich S. 3 des Erläuterungsberichts wurde die Trassierung in Lage und Höhe so gewählt, dass außer in den Bereichen der planfreien Knotenpunkte am Bauanfang- und -ende i. d. R. keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist. Als maßgebend gilt somit eine Richtgeschwindigkeit von $v = 130 \text{ km/h}$. Abweichend von dem gem. RAA empfohlenen Regelquerschnitt für eine Fernautobahn (RQ 31) wird der Lückenschluss der A 33 mit einem RQ 28 ausgebildet.

I. Fehlende Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist nicht gerechtfertigt. Zwar ist der Bedarf gesetzlich festgestellt, tatsächlich aber nicht vorhanden. Es wird gerügt, dass das Vorhaben unwirtschaftlich und nicht erforderlich ist. Insbesondere ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu schlecht, um das Vorhaben zu finanzieren. Abgesehen von der Planrechtfertigung ist der fehlende Bedarf sowohl bei der Prüfung der Alternativen als auch bei der Abwägung zu berücksichtigen.

Es wird überdies gerügt, dass das Vorhaben ein unzulässiger Planungstorso ist. Ausweislich der Verkehrsuntersuchung werden die Auswirkungen nur für den Fall betrachtet, dass weitere Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des BVWP umgesetzt werden. Es werden daher keine Auswirkungen betrachtet, die allein von der Umsetzung dieses Vorhabens ausgehen. Das bedeutet insbesondere, dass Verkehre – etwa des Ausbaus der A 30 – unterschlagen werden, obwohl der Ausbau der A 30 noch nicht planfestgestellt ist. Damit werden auch die Lärm- und Schadstoffbelastungen nicht erfasst, die bei einem Nichtausbau der A 30 durch die Verkehre des Vorhabens A 33 Nord verursacht werden. Demzufolge wäre das Vorhaben ausschließlich gemeinsam mit den anderen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs verknüpft umsetzbar; davon geht die Planung aber nicht aus.

II. Fehlerhafte Alternativenauswahl

Es wird gerügt, dass die Varianten- bzw. Alternativenbetrachtung (Feststellungsentwurf 21.1.1.) fehlerhaft ist und dass die falsche Variante ermittelt wurde. Insbesondere wurden die Umweltgesichtspunkte, die Kosten und der Nutzen der Varianten nicht richtig ermittelt und bewertet. So wurden beispielsweise hinsichtlich des Lärms nur die Isophonen ab 54 dB(A) ermittelt, aber nicht relevanter Lärm darunter, insbesondere ab 40 dB(A) nachts. Es wird unter anderem auch gerügt, dass die Wirtschaftlichkeit der Varianten falsch ermittelt wurde, was zu fehlerhaften Kosten-Nutzen-Verhältnissen führt. Unterlagen zum Kosten-Nutzenverhältnis liegen nicht aus. Überhaupt nicht geprüft wurde eine Variante 8streifiger Ausbau der A 30 als Alternative. Diese Alternative ist möglich, weil die wesentlichen Verkehrsfunktionen der A 33 Nord für den Fernverkehr von der A 30 übernommen werden können.

Es wird gerügt, dass vorliegend wegen des Erfordernisses einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme die Alternativenprüfung nicht auf sich offensichtlich aufdrängende Alternativen beschränkt ist, sondern hier ein weit strengerer Maßstab gilt, der im Zusammenhang mit den Fragen des Habitatschutzes näher erläutert wird.

III. Verfahrensfehler

Wir rügen zunächst einen Verstoß gegen § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG. § 19 Abs. 2 UVPG legt fest, welche Unterlagen zumindest zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen sind. Gemäß § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG sind die das Vorhaben betreffenden entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen, die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben, auszulegen (vgl. auch § 9 Abs. 1b Nr. 2 UVPG a. F.). Die auszulegenden Unterlagen gehen nach den vorliegend maßgeblichen Vorschriften des UVPG weiter als die allgemeine Regelung des Planfeststellungsrechts, da bei Vorhaben mit Umweltbezug eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß der UVP-Richtlinie und der Aarhus-Konvention zu gewährleisten ist. Von den auszulegenden Unterlagen sind auch Sachverständigengutachten erfasst, die unabhängig von den Unterlagen des Vorhabenträgers ausgearbeitet sein können. Maßgeblich für deren Auslegung ist allein, ob diese für die Entscheidung Bedeutung haben. Wenn insoweit Sachverständigengutachten vorliegen, die mögliche Umweltbeeinträchtigungen behandeln, wird regelmäßig eine Verpflichtung zur Auslegung bestehen (Storm/Bunge, Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung, Stand: EL 1/2018, § 9 Rn. 88).

Im Artenschutzbeitrag wird auf S. 2 ausgeführt:

„Die Ausführungen dieses Artenschutzbeitrages basieren auf den faunistischen Erfassungen für die Artengruppen Fledermäuse, Haselmaus, Brutvögel, Reptilien, Amphibien, Fische, Tagfalter,

Nachtfalter, Heuschrecken, Libellen, Tothholzkäfer, Muscheln und der Zierlichen Tellerschnecke (SIMON & WIDDIG GBR 2016). Die Erfassungen wurden im Wesentlichen in den Jahren 2010 und 2013 durchgeführt. Fledermausuntersuchungen fanden zusätzlich in den Jahren 2012 und 2014 statt. Weiterhin finden die Untersuchungen von Dense & Lorenz aus dem Jahr 2006 Berücksichtigung (DENSE & LORENZ GBR 2006a, b, c).

Ergänzend wurde in 2018 eine Prüfung zum Aktualisierungsbedarf der Daten vorgenommen und insbesondere für die FFH-Gebiete verfügbare aktuelle Kartiererergebnisse ergänzt. Dies betrifft vor allem Dense & Lorenz 2018; BMS Umweltplanung 2018 u. Bio-Consult 2016. Insgesamt können die vorhandenen faunistischen Datengrundlagen danach zu großen Teilen als geeignete Datenbasis angesehen werden (s. auch Unterlage 19.1.1, Anlage Aktualisierungsprüfung).“

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan LBP heißt es zur Bestandserfassung auf S. 11:

„Die Bestanderfassung umfasst insbesondere:

- ☐ *Die Überprüfung und Konkretisierung der Biotoptypenkartierung der UVS (Biotoptypenschlüssel DRACHENFELS, O. v. 2016, 9. Auflage, Stand Juli 2016, dritte Ebene/Untereinheiten) im Untersuchungskorridor von rd. 500 m beiderseits der Vorzugstrasse einschließlich Erfassung von Rote Liste Arten der Farn- und Blütenpflanzen (Bundes-/ Landesweite Liste, Bergland mit Börden) sowie von Pflanzenarten der Anhänge II und IV FFH-RL.*
- ☐ *Die Erfassung gesetzlich geschützter Biotope und Landschaftsbestandteile gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG und § 22 NAGBNatSchG.*
- ☐ *Die Erfassung der Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL sowohl in den FFH-Gebieten als auch außerhalb von FFH-Gebieten im Umgriff der Biotoptypenkartierung.*
- ☐ *Die Darstellung von Schutzgebieten (Natura 2000, NSG, LSG, ND, etc.).“*

Die hier genannten Unterlagen waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung. Unserer Mandantin ist es deshalb nicht möglich, vertieft zur Qualität der Bestandserfassungen Stellung zu nehmen, da die entsprechenden Berichte nicht verfügbar waren. Die an einigen Stellen in den Planunterlagen zu findenden Beschreibungen der Methodik reichen hierfür nicht aus, da hierin wesentliche Daten nicht mitgeteilt wurden (vgl. zu den erforderlichen Daten BVerwG, Urteil vom 09.11.2017, 3 A 4.15). Eine weitere Konkretisierung behalten wir uns für den Erörterungstermin vor.

Wir **beantragen** hiermit die Zusendung aller faunistischen Grundlagendaten rechtzeitig vor Durchführung des Erörterungstermins.

Schließlich ist die bisherige Auslegung auch deshalb mangelhaft, weil die

behördlichen Stellungnahmen der verschiedenen Fachbehörden, die seit Beginn des Scopingverfahrens abgegeben wurden, nicht mit zum Bestandteil der ausgelegten Unterlagen gemacht wurden. Auch wegen dieses Mangels muss das Auslegungsverfahren wiederholt werden.

Wir weisen ferner darauf hin, dass für das Vorhaben die Einholung einer Stellungnahme der EU-Kommission erforderlich ist (vgl. z.B. Erläuterungsbericht, S. 13 und 141). Da erst nach Stellungnahme der EU-Kommission überhaupt feststeht, ob für das Vorhaben Gründe geltend gemacht werden, die eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebietes rechtfertigen können, ist die Auslegung der Unterlagen verfrüht. Zudem muss auch die Stellungnahme der EU-Kommission selbst der Öffentlichkeit zum Zwecke der Stellungnahme zur Verfügung gestellt werden.

Da diese Stellungnahme der EU-Kommission bisher nicht vorliegt oder nicht veröffentlicht ist, ist das Verfahren auszusetzen, bis ein positives Votum der EU-Kommission eingeholt wurde.

IV. Raumordnung

Es wird gerügt, dass das Vorhaben die raumordnerischen Belange insbesondere der Regionalplanung nicht ausreichend berücksichtigt. Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Osnabrück 2004 sind Gebiete für Erholung und Natur- und Landschaftsschutz beidseitig der Trasse ausgewiesen. Das Vorhaben wird aber weder landschaftsangepasst noch naturschonend oder erholungserlaubend ausgeführt.

Es sind umfangreiche Änderungen der Planung zur ausreichenden Berücksichtigung der regionalplanerischen Belange erforderlich.

V. Fehlende FFH-Prüfung bei Aufnahme in den BVWP

Es wird ferner beanstandet, dass es an einer FFH-Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens auf Ebene des BVWP fehlt und deshalb eine Bindungswirkung des BVWP für die Alternativenprüfung entfallen muss. Zwar ist das Ausbaugesetz und mit ihm der Bundesverkehrswegeplan als formelles Gesetz grundsätzlich verbindlich. Eine Auslegung des Bundesverkehrswegeplans dahingehend, dass er eine Alternativenprüfung im Rahmen von Art. 6 Abs. 4 Satz 1 der FFH-Richtlinie für jede andere Ausbauvariante als die Errichtung einer vierstreifigen Autobahn im vorgesehenen Korridor ausschließt, verstößt gegen ebenjene Vorschrift der Habitatschutzrichtlinie. Eine Bindungswirkung des BVWP im Rahmen einer Alternativenprüfung dahingehend, dass von vornherein alle Straßenvarianten außer dem Bau einer vierstreifigen Autobahn auf weiteren Planungsebenen nicht zu prüfen sind, verletzt dann Art. 6 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 92/43/EWG, wenn – wie hier – die Alternativenprüfung aus dem BVWP 2003 im BVWP 2030 nicht wiederholt wurde, obwohl zwischenzeitlich ein neues FFH-Gebiet

unter Schutz gestellt wurde. Dadurch wurden Alternativen ausgeschlossen, die unter habitatschutzrechtlichen Aspekten vorzugswürdig sind.

Dies zeigt die Alternativenprüfung in den Planunterlagen, auf die später noch näher eingegangen wird.

VI. FFH-Verträglichkeit

Die nachfolgenden Einwendungen legen zunächst den geltenden rechtlichen Maßstab dar und beziehen sich sodann auf die FFH-Verträglichkeitsprüfungen einschließlich der Anlagen und die vorgelegte FFH-Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“.

Das Vorhaben ist mit den Vorgaben zum europäischen Gebietsschutz aus § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit Art. 6 Abs. 2 und 3 der FFH-Richtlinie nicht vereinbar.

Nachfolgend erheben wir hierzu die folgenden Einwendungen:

1. Geltender rechtlicher Maßstab

Die Antragsunterlagen leiden zunächst an grundlegenden Mängeln bei der Ermittlung und Bewertung der für den Schutz von Natura-2000-Gebieten maßgeblichen Tatsachen, weshalb hier der insoweit geltende rechtliche Maßstab „vor die Klammer“ gezogen wird.

a) Allgemeine Anforderungen an NATURA-2000-Verträglichkeitsprüfungen

Projekte sind nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung hin zu überprüfen. Sie dürfen grundsätzlich nur zugelassen werden, wenn die Verträglichkeitsprüfung ergibt, dass das Projekt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des jeweiligen Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Sind erhebliche Beeinträchtigungen nach den Ergebnissen der Verträglichkeitsprüfung zu besorgen, so ist das Projekt vorbehaltlich einer Abweichungsprüfung unzulässig (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 67).

Ob ein Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung in diesem Sinne führen kann, erfordert eine Einzelfallbeurteilung, die wesentlich von naturschutzfachlichen Feststellungen und Bewertungen abhängt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 68 unter Verweis auf Urteil

vom 17. Januar 2007 - BVerwG 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 <Rn. 43>). Um die projektbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten.

Auf dieser Basis sind sodann die Einwirkungen zu ermitteln und naturschutzfachlich zu bewerten (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3/06 -, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 68).

Für den Gang und das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung gilt der Sache nach eine Beweisregel des Inhalts, dass die Behörde ein Vorhaben ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann zulassen darf, wenn sie zuvor **Gewissheit** darüber erlangt hat, dass dieses sich nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirkt. Die zu fordernde Gewissheit liegt nur dann vor, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass solche Auswirkungen nicht auftreten werden. Der Gegenbeweis misslingt zum einen, wenn die Risikoanalyse, -prognose und -bewertung nicht den besten Stand der Wissenschaft berücksichtigt, zum anderen aber auch dann, wenn die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse derzeit objektiv nicht ausreichen, jeden vernünftigen Zweifel auszuschließen, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07. Februar 2011 – 4 B 48/10 –, Rn. 5, juris unter Verweis auf die Vorinstanz.)

Ob ein Projekt das betreffende Schutzgebiet in seinen für die Erhaltungsziele bedeutsamen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium nach der Auslegung des Bundesverwaltungsgerichts ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL; ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben (Urteil vom 17. Januar 2007 - BVerwG 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 <Rn. 43>). Noch strenger betont der EuGH in seinem Urteil zur Waldschlößchenbrücke, das Verschlechterungsverbot nach Art. 6 Abs. 3 i. V. m. Art. Abs. 2 der FFH-Richtlinie gilt und damit eine alleinige Orientierung am Erhaltungszustand der Arten unzureichend ist (vgl. EuGH, Urteil vom 14.01.2016, C-399/14).

Bei Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge, die sich auch bei Ausschöpfung dieser Erkenntnismittel derzeit nicht ausräumen lassen, darf die Behörde nach Ansicht des BVerwG mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen arbeiten, die kenntlich gemacht und begründet werden müssen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383,

Rn. 94 unter Verweis auf Urteil vom 17. Januar 2007 a.a.O. Rn. 64). Nach anderer Auffassung gehen Zweifel dagegen zu Lasten des Projekts (vgl. OVG Münster, NuR 2008, 49, 51 f., Mühlbauer in Lorz/Konrad/Mühlbauer/Müller-Walther/Stöckel, Naturschutzrecht, 3. Auflage, § 34 BNatSchG, Rn. 10).

b) Ermittlungspflichten im Gebietsschutz

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung ist es nach geltender Rechtsprechung zwar nicht erforderlich, das floristische und faunistische Inventar des betreffenden FFH-Gebiets flächendeckend und umfassend zu ermitteln. Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist die Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL). Dem hat der Prüfungsrahmen Rechnung zu tragen. Erfasst und bewertet werden müssen aber mindestens die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile. § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG definiert die Erhaltungsziele als Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in einem FFH-Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen und Arten nach den Anhängen I bzw. II der Habitatrichtlinie. Solange ein FFH-Gebiet noch nicht unter Festlegung des Schutzzwecks zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt worden ist, sind die Erhaltungsziele durch Auswertung der zur Vorbereitung der Gebietsmeldung gefertigten Standard-Datenbögen zu ermitteln, in denen die Merkmale des Gebiets beschrieben werden, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 72 unter Verweis auf Urteil vom 17. Januar 2007 a.a.O. Rn. 75 unter Bezugnahme auf EuGH, Urteil vom 14. September 2006 - Rs. C-244/05 - Slg. 2006, I-8445 Rn. 39, 45 und 51).

Maßgebliche - den Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung bildende - Gebietsbestandteile sind hiernach in der Regel die Lebensraumtypen des Anhangs I der Richtlinie, nach denen das Gebiet ausgewählt worden ist, einschließlich der "darin vorkommenden charakteristischen Arten" (vgl. Art. 1 Buchst. e FFH-RL) sowie die Habitate der Arten des Anhangs II der Richtlinie, die für die Gebietsauswahl bestimmend waren. Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 75 m.w.N.).

Da die Erfassungs- und Bewertungsmethode der Verträglichkeitsprüfung nicht normativ festgelegt ist, ist die Zulassungsbehörde nach ständiger Rechtsprechung nicht auf ein bestimmtes Verfahren festgelegt. Auch hinsichtlich der Methodenwahl muss

sie aber den für die Verträglichkeitsprüfung allgemein maßgeblichen Standard der "besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse" (vgl. (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 73 unter Hinweis auf Urteil vom 17. Januar 2007 a.a.O. Rn. 62 unter Hinweis auf EuGH, Urteil vom 7. September 2004 - Rs. C-127/02 - Slg. 2004, I-7405 Rn. 54) einhalten. Untersuchungsmethoden, die in der Fachwissenschaft als überholt gelten, sind demnach unzulässig. Umgekehrt bestehen keine Einwände gegen eine fachwissenschaftlich anerkannte Untersuchungsmethode, wenn mit einer anderen, ebenfalls anerkannten Methode nicht voll übereinstimmende Ergebnisse erzielt würden. (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3/06 -, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 73).

Die Verträglichkeitsprüfung hat sich bei der Typzuordnung für Lebensräume an den einschlägigen Konventionen und Standardwerken zu orientieren (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 75). In jedem Fall sind die charakteristischen Arten, die nach dem Stand der Fachwissenschaft für einen Lebensraumtyp prägend sind, in der Bestandserfassung und -bewertung, selbst wenn diese im Standard-Datenbogen nicht gesondert als Erhaltungsziele benannt sind, zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 79). Nach ständiger, noch strengerer Rechtsprechung des EuGH schließt Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie den Vorsorgegrundsatz ein und erlaubt, durch Pläne oder Projekte entstehende Beeinträchtigungen der Schutzgebiete als solche wirksam zu verhüten. Ein weniger strenges Genehmigungskriterium könnte die Verwirklichung des mit dieser Bestimmung verfolgten Ziels des Schutzes der Gebiete nicht ebenso wirksam gewährleisten (vgl. zuletzt EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 –, Rn. 48, juris m.w.N.).

Nach ständiger Rechtsprechung des EuGH bedeutet die nach Art. 6 Abs. 3 i. V. m. Abs. 2 der Habitatrichtlinie durchzuführende angemessene Prüfung eines Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit dem betreffenden Gebiet, dass unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse sämtliche Gesichtspunkte des Plans oder Projekts zu ermitteln sind, die für sich oder in Verbindung mit anderen Plänen oder Projekten die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele beeinträchtigen können (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 –, Rn. 49, juris unter Verweis auf Urteile Kommission/Frankreich, C-241/08, EU:C:2010:114, Rn. 69, Kommission/Spanien, C-404/09, EU:C:2011:768, Rn. 99, und Nomarchiaki Aftodioikisi Aitolokarnanias u. a., C-43/10, EU:C:2012:560, Rn. 112 und 113).

Die Prüfung nach Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie darf nicht

lückenhaft sein und muss vollständige, präzise und endgültige Feststellungen enthalten, die geeignet sind, jeden vernünftigen wissenschaftlichen Zweifel hinsichtlich der Auswirkungen der in dem betreffenden Schutzgebiet geplanten Arbeiten auszuräumen (EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 –, Rn. 50, juris unter Verweis auf Urteile Briels u. a., C-521/12, EU:C:2014:330, Rn. 27).

Ohne eine solche Prüfung ist es auch nicht möglich, eine an sich gebotene Abweichungsprüfung durchzuführen. Eine Prüfung, die den Anforderungen von Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie genügt, ist in all den Fällen erforderlich, in denen entsprechend Art. 6 Abs. 4 ein mit den Erhaltungszielen des betreffenden Gebiets unvereinbares Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses durchgeführt werden soll (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 –, Rn. 56, juris unter Verweis auf Urteil Nomarchiaki Aftodioikisi Aitoloakarnanias u. a., C-43/10, EU:C:2012:560, Rn. 114). Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie kommt nach der Rechtsprechung des EuGH damit erst dann zur Anwendung, wenn die Auswirkungen eines Plans oder Projekts gemäß Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie geprüft worden sind. Für die Anwendung von Art. 6 Abs. 4 dieser Richtlinie ist es daher unerlässlich, dass die Auswirkungen auf die für das fragliche Gebiet festgelegten Erhaltungsziele bekannt sind, da andernfalls die Voraussetzungen für die Anwendung dieser Ausnahmeregelung nicht geprüft werden können. Die Prüfung etwaiger zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und der Frage, ob weniger nachteilige Alternativen bestehen, erfordert nämlich eine Abwägung mit den Gebietsbeeinträchtigungen, die mit dem Plan oder Projekt verbunden sind.

Außerdem müssen die Gebietsbeeinträchtigungen genau ermittelt werden, um die Art etwaiger Ausgleichsmaßnahmen bestimmen zu können (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 – C-399/14 –, Rn. 57, juris unter Verweis auf Urteil Solvay u. a., C-182/10, EU:C:2012:82, Rn. 74).

c) Pflichten bei der Bewertung der Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten

Bedeutsam für die Bewertung sind diejenigen Faktoren, von denen eine nachhaltige Bestandssicherung des Lebensraumtyps oder des Habitats der Art und der Art selbst abhängt. Zusätzliche Anhaltspunkte liefert Anhang III Phase 1 der Habitatrichtlinie. Darin werden als Kriterien zur Gebietsauswahl für Lebensraumtypen des Anhangs I u.a. der Repräsentativitätsgrad des in dem jeweiligen Gebiet vorkommenden Lebensraumtyps, die relative Flächengröße sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit von Struktur und Funktionen des

Lebensraumtyps, für Arten des Anhangs II u.a. Populationsgröße und -dichte sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit der für die betreffende Art wichtigen Habitatselemente genannt. Diese Kriterien sind auch für die Bewertung der maßgeblichen Gebietsbestandteile im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung anzuwenden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383, Rn. 75).

- d) Keine Umgehung der Ausnahme durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Die Feststellung der erheblichen Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebietes darf nicht durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen umgangen werden. Der EuGH hat in seinem Urteil C-521/12 vom 15.05.2014 klargestellt, dass Maßnahmen an anderer Stelle in einem Natura 2000-Gebiet nicht herangezogen werden dürfen, um die Beeinträchtigung durch ein Vorhaben für unerheblich zu erklären (Rn. 29). Noch deutlicher ist die Generalanwältin in ihren Schlussanträgen vom 27.02.2012 (C-521/12, Rn. 42) geworden:

"Insoweit halte ich es für irrelevant, wenn an anderer Stelle des Gebiets neue Lebensräume geschaffen werden, selbst wenn dies voraussichtlich zu einer positiven Gesamtbilanz führt. Es kommt nämlich trotzdem zu einer negativen – womöglich sogar irreparablen – Einwirkung auf den bestehenden natürlichen Lebensraum und damit auf das Gebiet als solches. Der neue Lebensraum wird in gewissem Grad künstlich angelegt und kann erst nach einiger, möglicherweise langer Zeit zu einem wirklich natürlichen Lebensraum werden."

Zwar hat die zuständige Behörde im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung die in das Projekt aufgenommenen Schutzmaßnahmen zu berücksichtigen, mit denen die etwaigen unmittelbar verursachten schädlichen Auswirkungen auf das Gebiet verhindert oder verringert werden sollen, um dafür zu sorgen, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Dagegen dürfen in einem Projekt vorgesehene Schutzmaßnahmen, mit denen dessen schädliche Auswirkungen auf ein Natura-2000-Gebiet ausgeglichen werden sollen, im Rahmen der Prüfung der Verträglichkeit des Projekts nach Art. 6 Abs. 3 nicht berücksichtigt werden (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Mai 2014 – C-521/12 –, Rn. 28 f., juris). Überdies lassen sich die etwaigen positiven Auswirkungen der künftigen Schaffung eines neuen – sei es auch größeren und qualitativ besseren – Lebensraums, der den Verlust an Fläche und Qualität desselben Lebensraumtyps in einem Schutzgebiet ausgleichen soll, im Allgemeinen nur schwer vorhersehen. Zweitens soll die praktische Wirksamkeit der in Art. 6 der Habitatrichtlinie vorgesehenen Schutzmaßnahmen verhindern, dass die zuständige nationale Behörde durch

sogenannte „abmildernde“ Maßnahmen, die in Wirklichkeit Ausgleichsmaßnahmen entsprechen, die in dieser Vorschrift festgelegten spezifischen Verfahren umgeht, indem sie nach Art. 6 Abs. 3 Projekte genehmigt, die das betreffende Gebiet als solches beeinträchtigen. Nur dann, wenn ein Plan oder Projekt trotz negativer Ergebnisse der nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der Habitatrichtlinie vorgenommenen Prüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art durchzuführen ist und keine Alternativlösung vorhanden ist, ergreift der Mitgliedstaat im Rahmen von Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist (vgl. EuGH, Urteil vom 15. Mai 2014 – C-521/12 –, Rn. 32 bis 34, juris unter Verweis auf Urteile Kommission/Italien, C-304/05, EU:C:2007:532, Rn. 81, Solvay u. a., C-182/10, EU:C:2012:82, Rn. 72, und Sweetman u. a., EU:C:2013:220, Rn. 34).

Deshalb muss die Planfeststellungsbehörde bei verbleibenden Zweifeln ein negatives Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung verzeichnen und in eine Ausnahmeprüfung nach Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie übergehen. Anderenfalls werden insbesondere die im Rahmen der Ausnahmeprüfung nachzuweisenden Anforderungen, wie insbesondere das Fehlen von Alternativen und das Vorliegen eines Ausnahmegrundes, umgangen.

Da die Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung im vorliegenden Fall sich auch der CEF-Maßnahmen zum Ausschluss von Beeinträchtigungen des Gebietes „als solches“ bedienen, leiden die vorgelegten Unterlagen bereits an einem erheblichen, methodischen Mangel. Denn ohne die zugrunde gelegten CEF-Maßnahmen hätte für eine erheblich höhere Anzahl an Schutzgütern des FFH-Gebietes „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ eine Ausnahmeprüfung durchgeführt werden müssen, hätten die Kohärenzmaßnahmen ggf. entsprechend angepasst werden müssen und hätte sich das Gewicht der Beeinträchtigung habitatschutzrechtlicher Belange entsprechend erhöhen müssen. Eine Vertiefung dieser Bedenken speziell in Bezug auf die Berücksichtigung von CEF-Maßnahmen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung in rechtlicher Hinsicht behalten wir uns für den Erörterungstermin vor.

2. Bedenken im vorliegenden Fall

Die Voraussetzungen für eine fehlerfreie habitatschutzrechtliche Prüfung liegen nicht vor, wie nachfolgend anhand einiger Kernpunkte aufgezeigt wird. Dabei ist aus hiesiger Sicht mit Blick auf die vorwiegend methodischen Mängel eine Auseinandersetzung mit allen Einzelheiten der FFH-Verträglichkeitsprüfungen nicht angezeigt, sondern es genügt eine exemplarische Darstellung anhand der FFH-VP

„Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“, mit der die Beeinträchtigungen des am stärksten betroffenen Gebietes untersucht wurden. Die hiergegen gerichteten Bedenken gelten für die FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die weiteren Gebiete entsprechend. Insgesamt bestehen mindestens die folgenden Bedenken:

Ausgehend von den ausgelegten Unterlagen wurde die Verträglichkeit des Projektes mit Schutzgebieten des Natura-2000-Netzes geprüft und in gebietsspezifischen FFH-Verträglichkeitsprüfungen (Unterlage 19.3) dokumentiert. Für das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ ist gemäß dem Ergebnis dieser FFH-VP mit nicht zu vermeidenden erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen und deshalb eine Ausnahmeprüfung (Unterlage 19.3.4) nach den Maßgaben des § 34 Abs. 3 BNatSchG erforderlich. Nach den Antragsunterlagen ergeben sich allerdings nur für das Große Mausohr, den Kammmolch sowie die Lebensraumtypen 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), 9160 (Eichen- Hainbuchenwald) und den prioritären Lebensraumtyp 91E0* (Erlen-Eschenau-wald) erhebliche Beeinträchtigungen. Für die Lebensraumtypen sind dabei nach Ansicht des Vorhabenträgers insbesondere Überschreitungen der Critical Loads durch vorhabenbedingte Stickstoffdepositionen der entscheidende Beeinträchtigungsfaktor. Beim Großen Mausohr stehen dagegen die Verluste von Nahrungshabitaten und für den Kammmolch mögliche Beeinträchtigungen eines Laichgewässers im Vordergrund (vgl. Erläuterungsbericht, S. 13).

Bereits hier ist zu widersprechen, da bei zutreffender Ermittlung und Bewertung eine weit höhere Anzahl an Erhaltungszielen von erheblichen Beeinträchtigungen betroffen sind. Defizite bestehen insbesondere bei der Prüfung und Beurteilung charakteristischer Arten der LRT, die in den Unterlagen auf nur wenige Arten eingegrenzt werden, obwohl Nachweise einer Vielzahl weiterer wertgebender Arten für die durch Zerschneidung betroffenen LRT vorliegen, die aber fehlerhaft als charakteristische Arten ausgeschlossen wurden.

Der Erläuterungsbericht stellt weiter dar, dass das Vorhaben nur im Rahmen einer Ausnahme/Abweichungsentscheidung entsprechend § 34 Abs. 3 ff BNatSchG zugelassen werden kann und benennt als wesentliche Voraussetzung die Darlegung der für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses. Da im vorliegenden Fall mit dem Lebensraumtyp 91E0* auch ein prioritärer Lebensraumtyp erheblich beeinträchtigt wird, sind gemäß § 34 Abs. 4 BNatSchG als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zunächst nur solche berücksichtigungsfähig, die als Inhalt die Gesundheit des Menschen, die öffentliche Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung oder maßgeblich positive Auswirkungen auf die Umwelt zum Ziel haben (siehe EB, S. 13 und EB, S. 141).

Generell fällt auf, dass die Planunterlagen die Zerschneidungswirkung der Trasse für das Gebiet nicht näher betrachtet. Im

Erläuterungsbericht (S. 141) wird nur ausgeführt, dass die linienbestimmte Trassenführung auf rd. 2.200 m das FFH-Gebiet DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ quere, um zugleich relativierend anzumerken

„wobei aber überwiegend Fichtenforsten betroffen sind.“

Der Umstand, dass hier ein bestehendes Gebiet in zwei Hälften geteilt wird und damit Vernetzungsbeziehungen für einige Arten vollständig unterbrochen werden, findet in der gesamten Beurteilung keine erkennbare Berücksichtigung. Ganz im Gegenteil werden die unmittelbaren Verluste weiter relativiert:

„Vor diesem Hintergrund sind die unmittelbaren Verluste von Lebensraumtypen vergleichsweise gering. Für die o. g. Lebensraumtypen sind insbesondere Überschreitungen der Critical Loads durch vorhabenbedingte Stickstoffdepositionen der entscheidende Beeinträchtigungsfaktor.“

Es wird nicht nur angezweifelt, dass die unmittelbaren Verluste von LRT „vergleichsweise gering“ sind (was ohne Offenlegung des Vergleichsobjektes ohnehin nur eine letztlich tendenziöse Behauptung ist), sondern es wird zugleich beanstandet, dass die Verteilungen der LRT innerhalb des Gebietes nicht hinreichend bekannt sind und insbesondere keine aktuellen flächendeckenden LRT-Kartierungen vorliegen, wie sie insbesondere durch die Rechtsprechung des EuGH verlangt werden.

Wie der FFH-VP „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (S. 8) entnommen werden kann, liegt eine weitergehende Unterschutzstellung bspw. als NSG nicht vor. Die Angabe, die bisher fehlende Unterschutzstellung im Sinne des § 32 Abs. 2 u. 3 BNatSchG sei „aber bis 2020 seitens des Landkreises Osnabrück vorgesehen“, ist offensichtlich hinfällig.

Anerkanntermaßen ist in einer solchen Situation auf den Standarddatenbogen zurückzugreifen. In der FFH-VP „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (S. 9) heißt es dazu:

„Im Standarddatenbogen wird als Begründung der Schutzwürdigkeit genannt:

- *Bedeutung als Lebensraum der Bechsteinfledermaus und als Jagdgebiet des Großen Mausohrs, Vorkommen des Kammmolches.*

Weitere Angaben zu Schutz- und Erhaltungszielen werden im Standarddatenbogen nicht gemacht. Im Zuge der zum ROV erstellten FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (KORTEMEIER & BROKMANN 2007:7) wurden die Erhaltungsziele in Abstimmung zwischen dem NLWKN (Betriebssitz Brake-Oldenburg) und dem für die Gebiete zuständigen Landkreis Osnabrück präzisiert und verbindlich

abgestimmt. Die so festgelegten Erhaltungsziele sollen zugleich die Grundlage für die spätere Schutzgebietsverordnung bilden (...).“

Die sodann folgende Aufzählung beinhaltet ausschließlich diejenigen 3 Arten, die im Standarddatenbogen genannt sind. Hier wird offenbar irrig angenommen, dass die charakteristischen Arten der vorhandenen LRT keine Erhaltungsziele sein sollen.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass Art. 6 Abs. 3 der Habitatrichtlinie dahin auszulegen ist, dass eine „angemessene Prüfung“ zum einen in vollem Umfang die Lebensraumtypen und Arten, für die ein Gebiet geschützt ist, erfassen und zum anderen sowohl die Auswirkungen des vorgeschlagenen Projekts auf die in dem Gebiet vorkommenden Arten, für die das Gebiet nicht ausgewiesen wurde, als auch die Auswirkungen auf die außerhalb der Grenzen dieses Gebiets vorhandenen Lebensraumtypen und Arten nennen und erörtern muss, soweit diese Auswirkungen geeignet sind, die Erhaltungsziele des Gebiets zu beeinträchtigen (vgl. EuGH, Urteil vom 07.11.2018, C-461/17, Rn. 40).

Generell fällt weiter auf, dass bei der Beurteilung der Schwere von Beeinträchtigungen der Erhaltungszustands der LRT und Arten keine erkennbare Rolle spielt. Dies ist aber vorliegend bereits deshalb zu beanstanden, weil die desaströse Unterschützstellungssituation im vorliegenden Fall (und nahezu flächendeckend in ganz Niedersachsen) nicht unberücksichtigt bleiben kann. Wie S. 12 der FFH-VP entnommen werden kann, liegt weder ein Managementplan noch ein Pflege- und Entwicklungsplan für das Gebiet nicht vor. Das Gebiet wurde bereits 2007 von der EU anerkannt und hätte spätestens 6 Jahre nach der Anerkennung unter Schutz gestellt werden müssen. Außerdem hätte es eine Festlegung von Prioritäten für die Wahrung oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensraumtypen und Arten bspw. durch Aufstellung eines Managementplanes erfolgen müssen (s. Art. 4 Abs. 4 FFH-RL). Da keine dieser unionsrechtlich zwingend vorgegebenen Aufgaben erfüllt wurde und sich das Land Niedersachsen hier permanent der Missachtung seiner Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 2 der FFH-Richtlinie schuldig macht, muss angenommen werden, dass in den vergangenen Jahren weder im Rahmen der Projektzulassung konkrete und verbindliche Erhaltungsziele beachtet wurden, noch gezielte Pflegemaßnahmen für die Arten und LRT erfolgt sind. Im Zentrum der Betrachtungen hätten deshalb vertiefte Untersuchungen zum Erhaltungszustand der LRT und Lebensräume stehen müssen. Mit Blick auf das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission wegen der mangelnden Festlegung von Erhaltungszielen ist unverständlich, wieso nicht entsprechend konkretisierte Erhaltungsziele zugrundegelegt werden konnten, die in den mehrfach angesprochenen Entwürfen der forstlichen und bzw. naturschutzfachlichen Managementpläne entsprechend den Forderungen der Kommission enthalten sein sollten.

3. Alter der Daten

Die den umweltfachlichen Prüfungen zugrunde gelegten Daten sind veraltet und entsprechen damit nicht den besten wissenschaftlichen Erkenntnissen.

So heißt es im Erläuterungsbericht, S. 6:

„Die umweltfachlichen Untersuchungen insbesondere zum LBP und zur FFH-VP wurden in 2010 mit umfassenden Bestandserhebungen zu Biotoptypen, Pflanzen und Tieren begonnen. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wurden in einem iterativen Prozess zwischen Landschaftsplanung und technischer Planung weitere kleinräumige Optimierungen der Trassenführung bspw. im Bereich der Anschlussstelle an die A 1 sowie bei Niederrielage vorgenommen. Zudem wurden straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen wie bspw. Aufweitungen von Gewässerquerungen oder die Anlage von Querungshilfen und Irritationsschutzwänden in den straßenbautechnischen Entwurf integriert. Die Endfassung der umweltfachlichen Untersuchungen liegt hier mit Datum vom 15.06.2020 vor und ist Bestandteil der Unterlage 19.“

Hier wird der Eindruck erweckt, die Datenlage sei sukzessiv im verfahren fortgeschrieben worden, was aber bei genauerer Betrachtung der Unterlagen nicht der Fall ist. So kann der FFH-VP „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“, S. 22 f entnommen werden:

„Die Erfassung der Lebensraumtypen im FFH-Gebiet erfolgte im Mai, Juni und Juli 2013 durch Neckermann-Achterholt. Beurteilungsgrundlage waren der Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen (DRACHENFELS 2011), die Hinweise zur Definition und Kartierung der Lebensraumtypen von Anh. I der FFH-Richtlinie in Niedersachsen (DRACHENFELS 2008, mittlerweile aktualisiert Stand 2014) sowie die Hinweise und Tabellen zur Bewertung des Erhaltungszustands der FFH-Lebensraumtypen in Niedersachsen (DRACHENFELS 2012, mittlerweile aktualisiert Stand 2014). Für die zu den Landesforsten zugehörigen Bereiche des FFH-Gebietes wurde die Biotop- und Lebensraumtypenkartierung des FORSTAMTES ANKUM aus 2011 übernommen, da diese die offizielle Datengrundlage bildet, auf der die Landesforsten in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden Managementpläne mit den jeweils erforderlichen Schutzmaßnahmen für die FFH-Gebiet entwickeln. Auch diese Kartierung wurde in 2013 noch einmal auf relevante Veränderungen hin überprüft (In 2017 wurde im Auftrag des NLWKN durch das Büro BMS Umweltplanung eine Kartierung der FFH-Lebensraumtypen für die nicht im Zuständigkeitsbereich der Landesforsten liegenden Teile des FFH-Gebiets vorgenommen (BMS Umweltplanung 2018). Soweit sich Unterschiede zu den vorliegenden Erfassungen ergaben, wurden die im Auftrag des NLWKN erstellten Kartierungen übernommen, da diese die offizielle Datengrundlage für die Berichtspflichten gemäß Art. 17 FFH-RL und die Managementplanung darstellen (s auch Karte Lebensraumtypen und Arten, Unterlage 19.3.2.3).“

Hier wurden Daten aus 2013 zugrunde gelegt, die auf einem Kartierschlüssel beruhen, der nach der Kartierung und Zuordnung der LRT geändert wurde. Es ist zu belegen, dass bei Anwendung des aktualisierten Schlüssels keine Abweichungen auftreten. Aufgrund der Tatsache, dass für die Zerschneidung des FFH-Gebietes Waldbereiche geopfert werden sollen, muss im Übrigen davon ausgegangen werden, dass die Daten über die LRT von 2011 stammen, nach welchen Methoden und Kriterien die LRT durch das Forstamt zugeordnet wurden, bleibt unklar. Es wird angezweifelt, dass infolge der Querung der Gebietes auf einer Länge von 2.200 m (!) überwiegend „Fichtenforste“ und nicht LRT betroffen sind.

Wie S. 24 der FFH-VP entnommen werden kann, wurden charakteristische Pflanzenarten gar nicht näher als Erhaltungsziele untersucht, weil deren mögliche Beeinträchtigungen ausreichend über die Lebensraum-/Biotoptypen und die diesbezüglich bewerteten Beeinträchtigungen mit repräsentiert sein sollen. Dies ist nicht haltbar, auf eine vertiefte Betrachtung dieser Arten kann gerade nicht verzichtet werden. Erneut ist zu betonen, dass dieser Mangel alle FFH-VPen betrifft.

Wie S. 28 der FFH-VP entnommen werden kann, sind auch die Daten zur Bestandssituation der Arten im FFH-Gebiet veraltet, da Erfassungen der als Amphibienhabitat geeigneten Gewässer auf Kammmolchvorkommen nur in den Jahren 2012 und 2013 erfolgten. Welche Anzahl an Begehungen vorliegt, bleibt letztlich unklar, da die Angabe von „bis zu 5 Begehungen“ ungenau ist, im Worst-Case wurden insgesamt 6 Begehungen über 2 Jahre durchgeführt, was den methodischen Mindestanforderungen nicht entspricht. Die Untersuchung der Frühjahrswanderung der Amphibien an einem Gewässerkomplex nahe der A 1 kann diesen Mangel nicht ausräumen.

Ausweislich S. 30 der FFH-VP datieren die Untersuchungen zu Fledermausvorkommen des Großen Mausohrs aus den Jahren 2010 bis 2013 und sind damit ebenfalls nicht hinreichend aktuell. Im Zuge des FFH-Monitorings wurde zwar in 2018 eine Kartierung strukturell als Jagdhabitat für große Mausohren geeigneter Waldflächen im FFH-Gebiet durchgeführt, deren Ergebnisse in der FFH-VP berücksichtigt wurden, es erfolgte aber gerade keine individuenbezogene Bestandsaufnahme. Gleiches gilt für die Bechsteinfledermaus (S. 34/35 der FFH-VP).

4. FFH-Ausnahmeprüfung

Auch die FFH-Ausnahmeprüfung leidet unter verschiedenen Mängeln, die nachfolgend näher dargestellt werden. Vorab soll kurz auf die rechtlichen Anforderungen insbesondere der Alternativenprüfung im Rahmen der habitatschutzrechtlichen Abweichensprüfung eingegangen werden.

a) Rechtliche Anforderungen an die Alternativenbetrachtung

Anders als die fachplanerische Alternativenprüfung ist die Alternativenprüfung im Rahmen des Habitatschutzrechts nicht Teil einer planerischen Abwägung. Der Planfeststellungsbehörde ist für den Alternativenvergleich ein Ermessen nicht eingeräumt, er unterliegt deswegen einer uneingeschränkten gerichtlichen Kontrolle.

Der Begriff der Alternative i.S.d. Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie bzw. der einschlägigen nationalen Vorschrift des jeweils einschlägigen LNatSchG steht nach der nationalen Rechtsprechung in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine Alternativlösung setzt voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz gegebenenfalls hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen. Eine (Standort- oder Ausführungs-)Alternative ist vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 169 f.; Beschluss vom 01.04.2009, 4 B 62.08, Rn. 45 - juris). Allerdings kann der gemeinschaftsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit es rechtfertigen, selbst naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus *gewichtigen* naturschutzexternen Gründen auszuschneiden. Theoretisch denkbare Alternativen sind dann nicht zumutbar, wenn diese unverhältnismäßige Opfer abverlangen oder Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigen. Maßstab ist dabei letztlich der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, wobei sich die Unverhältnismäßigkeit einer Variante auch aus einer wirtschaftlichen Belastung ergeben kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, 9 A 3.06, Rn. 172; siehe auch Urteil vom 27.01.2000 - 4 C 2.99 -, BVerwGE 110, 302 [309 f.]).

Nach der Rechtsprechung des EuGH bestimmt dagegen Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie, dass in einem Fall, in dem ein Plan oder ein Projekt trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung nach Absatz 3 Satz 1 aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses durchzuführen und keine Alternativlösung vorhanden ist, der Mitgliedstaat alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist (EuGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 – C-239/04 –, juris Rn. 34). Diese Bestimmung, die es unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt, einen Plan oder ein Projekt durchzuführen, dessen Prüfung nach Artikel 6 Absatz 3 Satz 1 der Habitatrichtlinie negative Ergebnisse erbracht hat, ist als Ausnahme von dem in Absatz 3 Satz 2 festgelegten Genehmigungskriterium eng auszulegen (EuGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 – C-239/04 –, juris

Rn. 35). So ist die Durchführung eines Plans oder Projekts nach Artikel 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie insbesondere von der Voraussetzung abhängig, dass das Fehlen von Alternativlösungen nachgewiesen wird (EuGH, Urteil vom 26. Oktober 2006 – C-239/04 –, juris Rn. 36). Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie kommt zudem nur zur Anwendung, nachdem die Auswirkungen eines Plans oder Projekts gemäß Art. 6 Abs. 3 erforscht wurden. Die Kenntnis der Verträglichkeit mit den für das fragliche Gebiet festgelegten Erhaltungszielen ist nämlich eine unerlässliche Voraussetzung für die Anwendung von Abs. 4, da andernfalls keine Anwendungsvoraussetzung dieser Ausnahmeregelung geprüft werden kann. Die Prüfung etwaiger zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und der Frage, ob weniger nachteilige Alternativen bestehen, erfordert nämlich eine Abwägung mit den Beeinträchtigungen, die für das Gebiet durch den vorgesehenen Plan oder das vorgesehene Projekt entstünden. Außerdem müssen die Beeinträchtigungen des Gebiets genau identifiziert werden, um die Art etwaiger Ausgleichsmaßnahmen bestimmen zu können (EuGH, Urteil vom 20. September 2007 – C-304/05 –, juris).

Die Nachweispflicht, dass keine Alternative vorhanden ist, obliegt dabei der Behörde und nicht den Einwendern. Die Genehmigung eines Vorhabens nach Art. 6 Abs. 4 Satz 1 der Habitatrichtlinie ist eine Ausnahme zum allgemeinen Prinzip des Artikels 6 Abs. 3 Satz 2, wonach Vorhaben nur genehmigt werden, wenn sie ein geschütztes Gebiet nicht als solches beeinträchtigen. Es obliegt daher demjenigen, der sich auf diese Ausnahme beruft, nachzuweisen, dass die Anforderungen der Ausnahmeregelungen beachtet wurden. Diesen Anforderungen wird die Behörde nicht gerecht, wenn vernünftige Zweifel daran bestehen, dass die Antragsunterlagen die Anforderungen von Art. 6 Abs. 4 der FFH-Richtlinie beachtet.

Die Genehmigung nur in Abwesenheit von Alternativen nach Art. 6 Abs. 4 Satz 1 der FFH-Richtlinie soll verhindern, dass Schutzgebiete beeinträchtigt werden, obwohl die Ziele des Projekts auch in einer Weise erreicht werden könnten, die das Schutzgebiet weniger oder gar nicht beeinträchtigen würde. Das Fehlen von Alternativlösungen entspricht insofern einem Schritt der Prüfung der Verhältnismäßigkeit, wonach, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist (vgl. EuGH, Schlussanträge der Generalanwältin Kokott vom 27.04.2006, C-239/04, Rn. 42 m.w.N.). Die Abwesenheit von Alternativen kann dabei nach Auffassung der Generalanwältin Kokott noch nicht festgestellt werden, wenn nur einige Alternativen geprüft wurden, sondern nur nachdem *alle* Alternativen ausgeschlossen wurden. Die

Anforderungen an den Ausschluss von Alternativen steigen in dem Maß, in dem sie geeignet sind, die Ziele des Vorhabens zu verwirklichen, ohne zu offensichtlichen – ohne vernünftigen Zweifel – unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen zu führen (vgl. EuGH, Schlussanträge der Generalanwältin Kokott vom 27.04.2006, C-239/04, Rn. 43 m.w.N.). Die Generalanwältin meint weiter (vgl. EuGH, Schlussanträge der Generalanwältin Kokott vom 27.04.2006, C-239/04, Rn. 44 ff. m.w.N.):

„44. Unter den so in die engere Wahl kommenden Alternativen muss die Wahl nicht zwangsläufig danach getroffen werden, welche Alternative das betroffene Gebiet weniger stark beeinträchtigt.(...) Vielmehr bedarf die Auswahl einer Abwägung zwischen der Beeinträchtigung des BSG und den jeweils einschlägigen Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses.

45. Die Notwendigkeit einer Abwägung ergibt sich insbesondere aus dem Begriff des „Überwiegens“, aber auch aus dem Wort „zwingend“. Gründe des öffentlichen Interesses können nur dann zwingend gegenüber dem Gebietsschutz überwiegen, wenn ihnen ein größeres Gewicht zukommt. Auch dies findet seine Entsprechung in der Prüfung der Verhältnismäßigkeit, da danach die verursachten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen müssen.(...)

46. Entscheidend ist daher, ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Verwirklichung gerade dieser Alternative verlangen oder ob ihnen auch durch eine andere – das BSG weniger beeinträchtigende – Alternative genügt werden kann.(...) Dieser Vergleich setzt voraus, dass die verschiedenen Alternativen der engeren Auswahl hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das betroffene Gebiet und hinsichtlich der jeweils einschlägigen Gründe des öffentlichen Interesses nach vergleichbaren wissenschaftlichen Maßstäben untersucht wurden.“

In den zitierten Schlussanträgen hatte es die Generalanwältin mit zwei Varianten zu tun, die ebenso wie das genehmigte Vorhaben „Probleme“ aufwarfen und deshalb von der zuständigen Behörde nicht weiter geprüft wurden. Auch im vorliegenden Fall sind mögliche Alternativen jedenfalls teilweise mit eventuellen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten verbunden.

Fest steht jedenfalls, dass den Planunterlagen ein so verstandener Variantenvergleich nicht entnommen werden kann.

Die Generalanwältin beim EuGH hat in einer vergleichbaren Situation einen Unionsrechtsverstoß des Mitgliedstaats unter Hinweis darauf bejaht, dass der Mitgliedstaat nicht dargelegt habe, dass bestehende Probleme hinreichend untersucht wurden, um entsprechende Alternativtrassen auszuschließen (vgl. EuGH, Schlussanträge der Generalanwältin Kokott vom 27.04.2006, C-239/04, Rn. 50). Dabei wurde insbesondere verlangt, dass der Mitgliedstaat verpflichtet ist, beispielsweise erkennbar negative Auswirkungen der Alternativen z.B. auf die Wasserversorgung, und auf Ortschaften in Form von Lärm, Luftverschmutzung und Trennungseffekten dahingehend zu prüfen, ob diese Probleme durch technische Maßnahmen gelöst werden können. Weiterhin wurde ein belastbarer Vergleich der konkreten Auswirkungen des beantragten Vorhabens und möglicher Alternativen gefordert (vgl. EuGH, Schlussanträge der Generalanwältin Kokott vom 27.04.2006, C-239/04, Rn. 51 und 52).

Zwar ist nicht jede theoretisch denkbare Alternative der Projektgenehmigung zu ermitteln. Allerdings kann sich die Alternativenprüfung nicht – wie eine UVP – auf „die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger geprüften Lösungsmöglichkeiten“ (Anhang III Nummer 2 der UVP-Richtlinie) beschränken. Damit wäre die von Art. 6 Abs. 4 der Habitatrichtlinie geforderte Abwesenheit von Alternativen nicht gewährleistet. Folglich muss die genehmigende Behörde sicherstellen, dass zumindest die Alternativen geprüft werden, die nicht offensichtlich – ohne vernünftigen Zweifel – fern liegen (vgl. EuGH, Schlussanträge vom 27.10.2005, C-209/04, Celex-Nr. 62004CC0209, Rn. 72 – juris). Für die Auswahl der Alternative ist entscheidend, ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Verwirklichung dieser Alternative verlangen oder ihnen auch durch eine andere Alternative genügt werden kann (vgl. EuGH, Schlussanträge vom 27.10.2005, C-209/04, Celex-Nr. 62004CC0209, Rn. 73 – juris).

Dabei ist es unschädlich, dass eine Verträglichkeitsprüfung auf der Ebene vorgelagerter Pläne nicht alle Auswirkungen einer Maßnahme berücksichtigen kann. Regelmäßig stehen viele Details erst im Zeitpunkt der letzten Genehmigung fest. Es wäre auch kaum sachgerecht, eine größere Detaildichte vorgelagerter Pläne

oder die Abschaffung mehrstufiger Planungs- und Genehmigungsverfahren zu verlangen, damit die Verträglichkeitsprüfung auf einen Punkt im Verfahren konzentriert werden kann. Vielmehr muss auf jeder relevanten Verfahrensstufe die Beeinträchtigung von Schutzgebieten so weit beurteilt werden, wie dies aufgrund der Plangenaugigkeit möglich ist. Auf nachfolgenden Verfahrensstufen ist diese Prüfung mit zunehmender Konkretisierung zu aktualisieren (so EuGH, Schlussanträge vom 09.06.2005, C-6/04, Celex-Nr. 62004CC0006). Hieraus ergibt sich zugleich, dass auf Ebene der eigentlichen Projektgenehmigung in dem Fall, dass eine erhebliche Beeinträchtigung nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie vorliegt, auch die Alternativenprüfung aktualisiert und eine „Nachbetrachtung“ auch solcher Alternativen erfolgen muss, die bei unschärferer Betrachtung ausgeschlossen wurden. Vielmehr müssen diese Auswirkungen konkret untersucht, Vermeidungsmöglichkeiten geprüft und die jeweilige Wirkung der Varianten und der Vorzugsvariante miteinander verglichen werden.

Wichtig ist zudem, dass die Generalanwältin beim EuGH ausdrücklich klargestellt hat, dass auch Trassenänderungen Alternativen zu einem Straßenbauprojekt sind, die genauer geprüft und hinsichtlich ihrer Auswirkungen in einer der Vorzugsvariante vergleichbaren Intensität untersucht werden müssen. Die Prüfung nur „zumutbarer“ Alternativen wird insoweit nicht als ausreichend erachtet (vgl. EuGH, Schlussanträge vom 27.10.2005, C-209/04, Celex-Nr. 62004CC0209, Rn. 76).

Selbst wenn man eine Prüfung nur zumutbarer Alternativen unionsrechtlich für zulässig erachtet, lässt sich indessen nicht allgemein beantworten, wann eine Alternative zumutbar ist. Dies erfordert eine Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles und eine Abwägung zwischen dem erforderlichen Aufwand und dem damit erzielten Ertrag. Allgemein gilt, dass mit der Schwere des Eingriffs auch die für eine Alternativlösung zu fordernden Mehraufwendungen wachsen und dass umgekehrt solche Mehraufwendungen dort ihre Grenze finden, wo sie außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielten Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, in welchem Maße die beabsichtigte Maßnahme die Verwirklichung der Ziele der Richtlinie verhindert und die Alternativlösung dazu beiträgt, diese zu realisieren (insoweit zutreffend OVG Lüneburg, Urteil vom 18.

November 1998 – 7 K 912/98 –, Rn. 61, juris – inso-
weit durch BVerwG, NuR 2000, 448 nicht aufgehoben).

b) Einwendungen zur Alternativenbetrachtung

Gemessen an diesem Maßstab ist die von der Planfeststellungsbehörde hier vorgenommene Alternativenprüfung unzureichend.

Zunächst ist zu bemängeln, dass überhaupt nur 2 Varianten vertiefter untersucht wurden, nämlich die Variante III und die Variante cl1. Es wurden gerade nicht alle ernsthaft in Betracht kommenden Varianten nach den von der europäischen Rechtsprechung geforderten vergleichenden Maßgaben untersucht.

Auf S. S. 17 des Erläuterungsberichts heißt es, dass entschieden wurde, die Variantenbetrachtung, die im Zuge der Raumordnungs- und des Linienbestimmungsverfahrens geführt und mit dem Linienbestimmungsbeschluss abgeschlossen wurde, als eigenständige Unterlage 21.1 im Rahmen des Feststellungsentwurfes einzuordnen. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um die Unterlage aus dem Raumordnungs- und des Linienbestimmungsverfahren, sondern um eine neuerliche Bewertung, datiert vom 15.05.2020.

aa) Null-Plus-Alternative

Ebenfalls Gegenstand einer nur groben Betrachtung waren eine Null-Plus-Alternative, verstanden als Nutzung des Straßenverkehrsnetz um Osnabrück ohne Lückenschluss der A 33 Nord, aber mit sechsstreifigem bzw. 8streifigem Ausbau der A 30 zwischen AK Lotte/Osnabrück und AK OS-Süd. Zu dieser Alternative heißt es in der Unterlage 21.1:

„Bei der Null-Alternative entstehen die größten Zuwächse erwartungsgemäß auf dem ausgebauten Teilstück der A 30 größtenteils aufgrund von Verlagerungen des lokalen und regionalen Verkehrs. Der Zuwachs auf der Fernverkehrsrelation über die A 30/A 1 und das AK Lotte/Osnabrück ist jedoch als gering einzustufen, weil der Ausbau der A 30 keine große Wirkung auf die Routenwahl des Fernverkehrs in Nord-Süd Richtung hat.

Im BVWP 2030 sind sowohl der 6str. Ausbau der A 30 als auch der Lückenschluss der A 33 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Damit wird

dokumentiert, dass beide Vorhaben erforderlich sind und nicht gegenseitig ersetzbar sind: Während mit dem 6str. Ausbau der A 30 das Ziel der Engpassbeseitigung auf der transeuropäischen Ost-West-Achse verbunden ist, steht mit dem Lückenschluss der A 33 Nord neben der Entlastungswirkung für den regionalen Verkehr die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen den Metropolregionen Nordwest (vormals Bremen – Oldenburg), Mitteldeutschland und Frankfurt – Rhein-Main im Vordergrund. Dieses Ziel kann auch unter Berücksichtigung von Abstrichen an der Zielerreichung nicht durch den 6str. Ausbau der A 30 erreicht werden.“

Diese Begründung kann bereits deshalb nicht nachvollzogen werden, weil die Abstriche an der Zielerreichung ja gerade darin bestehen, auf die Verwirklichung eines Zieles ggf. auch zu verzichten.

Ebenso lässt sich der Ausnahmeprüfung selbst entnehmen, dass ein streng gebietsschutzrechtlicher Alternativenvergleich gar nicht durchgeführt wurde, weil letztlich von vornherein eine Eignung dieser Variante zur Erreichung der verkehrlichen Ziele in Abrede gestellt wurde. So heißt es auf S. 7 der Ausnahmeprüfung:

„Die Null-Plus-Alternative führt kaum zu Entlastungen für die Ortsdurchfahrten in Venne (B 218), Rulle (L 109) und Icker (L 109). Bündelungseffekte zu Gunsten des Autobahnnetzes bleiben aus. So kann die Null-Plus-Alternative eines 6-streifigen Ausbaus der A 30 die im BVWP festgelegten verkehrlichen Ziele nicht erfüllen und ist somit gem. § 34 (2) Nr. 2 BNatSchG keine geeignete Alternative.“

Im Übrigen sind die angeführten Gründe auch nicht überzeugend:

Bei Aufstellung des BVWP 2030 wurde als Alternative zur A33-Nord insbesondere der 6-streifige Ausbau der A30 zwischen den Autobahnkreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd genannt (Vgl. Projektinformationssystem Entwurf BVWP 2030 – Projektdossier A33-G10-NI, 1.4 Alternativenprüfung).

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 (Erläuterungsbericht,

S. 8). 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.

In der Verkehrsuntersuchung 2015 wurde der 6-streifige Ausbau der A30 (Netzfall 0+) mit dem Neubau der A33-Nord (Netzfall 1) verglichen (vgl. IPW Ingenieurplanung Wallenhorst: Neubau der A33 von der A1 (nördlich Osnabrück) bis zur A33/B51 (OU Belm). Verkehrsuntersuchung. Im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Wallenhorst, August 2015 (in den Unterlagen zum Feststellungsentwurf nicht enthalten). 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.“ (ebd. S. 69). 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 (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 (Unterlage 22: Verkehrsuntersuchung der IPW Ingenieurplanung Wallenhorst. Erläuterungsbericht. Fortschreibung 2018. Wallenhorst, Mai 2019, S. 51). 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 (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). 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.

Als Fazit ist damit festzuhalten:

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 (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). Überlastungen im Netz nachgeordneter Straßen, wie in der Verkehrsuntersuchung aufgezeigt, sollten durch örtlich angepasste Maßnahmen (Ortsumgehung, Umbau von Knotenpunkten u. dgl.) vermieden werden. Über die Abstufung der B68 im Stadtgebiet von Osnabrück sollte außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschieden 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 bzw. inwieweit die erheblichen

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

Darüber hinaus wurde – für den Fall, dass ein 6streifiger Ausbau nicht alle Verkehrsströme bewältigen könnte - ein 8streifiger Ausbau der A30 (oder zumindest 6+ mit Nutzung der Notspur durch Verkehrsregelsystem) gar nicht betrachtet.

bb) Bewertung

Aus Sicht unserer Mandantin ist der Alternativenvergleich unzureichend, insbesondere wurde dem Gebot, alle Alternativen nach vergleichbaren Maßstäben zu untersuchen, nicht genüge getan. Dazu heißt es in der FFH-Ausnahmeprüfung, S. 2:

„Vor diesem Hintergrund ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Planungsalternativen nicht erschöpfend, sondern nur so weitgehend ausgearbeitet und untersucht werden müssen, dass sich einschätzen lässt, ob sie für die betroffenen Schutz- und Erhaltungsziele ein erhebliches Beeinträchtigungspotenzial bergen (in diesem Sinne etwa BVerwG, Urt. vom 12 März 2008 – 9 A 3.06 -, juris Rd.Nr. 171). Somit besitzen die hier untersuchten Trassenalternativen nicht denselben straßentechnischen Detaillierungsgrad wie die zur Zulassung beantragte Vorzugstrasse (Variante IV). Um dennoch eine Vergleichbarkeit der untersuchten Trassenführungen sicherzustellen, wurde der Detaillierungsgrad der Vorzugstrasse jeweils an das Planungsstadium der zum Vergleich stehenden Trassenalternativen angepasst (bspw. Nicht-Berücksichtigung von Entwässerungsbauwerken).“

Dies greift zu kurz, insbesondere hätte mindestens auch die Null-Plus-Variante einer vertieften Prüfung zugeführt werden müssen. Es ist erforderlich, dass die verschiedenen Varianten auf gleichem Niveau durchgeprüft werden, um die Zumutbarkeit von Alternativen beurteilen zu können, denn im FFH-Gebiet geht es um prioritäre LRT. Im BVWP 2003 war das FFH-Gebiet noch gar nicht ausgewiesen, später waren Erhaltungsziel des Gebietes nur Fledermäuse, mittlerweile geht es auch um mehrere LRT, darunter ein prioritärer LRT. Zudem hat sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis verschoben, weil sich die Kosten für die Vorzugstrasse mehr als verdoppelt haben. Es

fehlt damit bisher eine aktuelle und belastbare Gegenüberstellung der Varianten.

Welche Maßstäbe der Zumutbarkeit im Übrigen gelten, wenn prioritäre LRT in FFH-Gebieten betroffen sind, ist noch nicht gerichtlich geklärt. In der Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ heißt es dazu bezüglich des einzigen vertieften Vergleichs mit der Variante III (S. 15):

„Wird die Inanspruchnahme sämtlicher Lebensraumtypen gleichwertig addiert so ergeben sich leichte Vorteile für die Vorzugsvariante. Werden ausschließlich die Verluste von Lebensraumtypen durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme betrachtet, so schneidet die Vorzugsvariante sowohl hinsichtlich der Betroffenheit des prioritären Lebensraumtyps als auch hinsichtlich der Betroffenheit sämtlicher nicht prioritärer Lebensraumtypen deutlich günstiger ab als Variante III. Der unmittelbare und dauerhafte Flächenverlust von Lebensraumtypen ist als die schwerwiegendste Beeinträchtigung zu werten. Die Vorzugsvariante weist diesbezüglich nur rund 40 % der durch Variante III verursachten Beeinträchtigungen auf. Ursächlich hierfür ist die Häufung von Lebensraumtypen am Südrand des FFH-Gebiets, welche z. T. durch Variante III betroffen sind, während die Vorzugstrasse zwar zentral durch das FFH-Gebiet, hier aber durch einen von Fichtenbeständen dominierten Bereich verläuft. Relativiert wird dieser Befund in erster Linie durch die Stickstoffdepositionen, welche aufgrund der die Critical Loads überschreitenden Vorbelastung, bereits bei geringen Konzentrationen als beeinträchtigend zu werten sind. Die zu betrachtenden geringen Konzentrationen treten noch in vergleichsweise großen Abständen zur geplanten Trasse auf und führen trotz Verlaufs in einem eher konfliktärmeren Bereich zu einer Risikoerhöhung durch Betroffenheit weit entfernt gelegener LRT.“

Da prioritäre Lebensraumtypen gemäß der Rechtsprechung höher zu gewichten sind als die sonstigen Lebensraumtypen, wurde überprüft, bei welchen Gewichtungsfaktoren sich die Vorteile für die Vorzugsvariante relativieren. Unter der Voraussetzung, dass nur die Gesamtbeeinträchtigung berücksichtigt wird, d.h. Flächenverluste und Funktionsminderungen durch Stickstoffeinträge gleich gewichtet werden, muss die Beeinträchtigung des LRT 91E0 achtmal so hoch gewichtet werden wie die übrigen LRT, damit die Beeinträchtigungshöhe*

beider Varianten annähernd gleich ist. Werden die unmittelbaren Flächenverluste doppelt so hoch gewichtet wie die Funktionsminderungen (was angemessen erscheint), so ist für den LRT 91E0 bereits mit einem Gewichtungsfaktor von 20 zu arbeiten, damit die Beeinträchtigungshöhe beider Varianten annähernd gleich ist. Eine derartige Gewichtung erscheint trotz der höheren Bedeutung prioritärer Lebensraumtypen als nicht angemessen und bestätigt insoweit die für die Vorzugstrasse ermittelten leichten Vorteile.“*

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Variantenvergleich unter dem Blickwinkel des Naturschutzrechts grundlegende Mängel aufweist. Zu rügen ist, dass bereits die fachliche Bewertung der habitatschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen mangelbehaftet ist, sodass im Ergebnis offen bleiben kann, ob die hier vorgenommene Gewichtung der Beeinträchtigung prioritärer LRT tragfähig ist. Es wird gerügt, dass die Varianten nicht vertieft untersucht wurden, insbesondere der 6- bzw. 8streifige Ausbau der A30. Hier zeigt sich letztlich besonders deutlich, dass in den Unterlagen die Zerschneidungswirkung keine erkennbare Rolle spielt. Denn dass eine Umfahrung einer FFH-Gebietes nur geringe Vorteile für die Erhaltungsziele gegenüber einer Querung und Zerschneidung des Gebietes auf einer Länge von 2.200 m haben soll, ist nicht nachvollziehbar.

Der sodann angestellte artenschutzrechtliche Vergleich ist umso weniger nachvollziehbar, weil hier bereits nicht ersichtlich ist, welche Daten erhoben wurden. Die angeblich geringere Betroffenheit des Steinkauzes ist deshalb nicht nachvollziehbar, ebenso wenig wie die angeblich höhere Prognosesicherheit der Realisierung wirksamer CEF-Maßnahmen für den Kiebitz (vgl. Ausnahmeprüfung, S. 20).

Schließlich können auch die Ausführungen zu den Ausnahmegründen und damit zum öffentlichen Interesse nicht überzeugen. Hierzu heißt es im Erläuterungsbericht (S. 14/15):

„Der Neubau der A 33 ist aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Bewertung im seit August 2016 geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Die im Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und neben ihrer verkehrlichen Wirksamkeit zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert. Die A 33 ist aufgrund ihrer sehr hohen Raumwirksamkeit, städtebaulichen Wirkung und ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses als vordringlicher Bedarf, d.h. in die höchste Dringlichkeitskategorie, eingestuft worden, was

den zwingenden öffentlichen Bedarf dokumentiert.

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 im Zusammenhang mit dem ROV bereits erfolgten Untersuchungen (siehe u. a. [28] und [7]) belegen ferner eine sehr hohe Raumwirksamkeit sowie städtebauliche Wirkung des Vorhabens und begründen zudem die Einordnung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf gemäß BVWP 2003 [2], was den von der Maßnahme zu erwartenden gesamtgesellschaftlichen Nutzen verdeutlicht.

Diesen Vorteilen der Vorzugsvariante für das Gemeinwohl stehen die Nachteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegenüber. Diese sind trotz der ermittelten Erheblichkeit in der Summe betrachtet jedoch von geringerem Gewicht. So betragen die unmittelbaren Flächenverluste von prioritären Lebensraumtypen lediglich 952 m² bzw. 0,4 % des Gebietsbestandes und die unmittelbaren Flächenverluste nicht prioritärer LRT betragen 2.449 m² bzw. 0,1 % des Gebietsbestandes nicht prioritärer LRT. Dazu kommen in Funktionsverluste umgerechnete Beeinträchtigungen durch Waldanschnitt und insbesondere Stickstoffdepositionen für prioritäre LRT von 13.475 m² und für nicht prioritäre LRT von 83.290 m². Diese flächenmäßig durchaus umfangreichen Beeinträchtigungen wurden aufgrund Überschreitung des Critical Load prognostiziert.

Den erheblichen Beeinträchtigungen von Schutz-/Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ sind die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses an der A 33 in ihrer Gesamtheit gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen. Hierbei sind sowohl Ausmaß als auch Umfang der

prognostizierten erheblichen Beeinträchtigungen zu beachten. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die erheblichen Beeinträchtigungen im Wesentlichen wie vorstehend dargestellt aus indirekten, d. h. mittelbaren Wirkungen des Vorhabens, und aus einem deutlich vorsorgeorientierten Bewertungshintergrund heraus abzuleiten sind. Ihr Umfang übersteigt zwar die jeweils anzusetzenden Erheblichkeitsschwellen deutlich, jedoch bleiben bezogen auf die Gesamtfläche des Schutzgebietes und der geschützten Lebensraumtypen große Teile des Schutzgebietes weitgehend unbeeinträchtigt. Dies ist der Tatsache gegenüberzustellen, dass das Projekt A 33 im Interesse der Allgemeinheit vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen (u. a. „vordringlicher Bedarf“ im BVWP) als unverzichtbar anzusehen ist. Dieses Interesse entspricht zunächst auch in seiner Nachhaltigkeit und Langfristigkeit der Zielqualität der FFH-Richtlinie.

(...)

Aus den geschilderten Gründen überwiegt in der Gegenüberstellung das öffentliche Interesse an dem Vorhaben A 33 und der nachhaltigen Beseitigung der strukturellen räumlichen und verkehrlichen Defizitsituation im Planungsraum gegenüber dem öffentlichen Interesse am Schutz des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000, zumal die im Zentrum dieses Schutzregimes stehende Kohärenz des Lebensraumnetzwerks durch die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen erhalten wird (siehe Unterlage 19.3.4).

Hier werden die Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge letztlich kleingeredet und erneut die Zerschneidungswirkungen nicht berücksichtigt. Auch ist nicht erkennbar, dass öffentliche Interessen angeführt werden, die im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen stehen. Das Ziel, ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz vorhalten zu können, steht nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, sondern allenfalls mittelbar und auch nur in Bezug auf die Sicherheit. Dass die ausgeschiedenen Varianten in diesem Sinne unsicher wären, lässt sich den Unterlagen nicht entnehmen. Was die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Erreichbarkeit im derzeit peripheren Raum (nord-)östlich von Osnabrück mit der Gesundheit des Menschen zu tun, erschließt sich nicht.

Aus Sicht unserer Mandantin muss in diesem Zusammenhang zudem die Frage aufgeworfen werden, ob „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ noch konstatiert werden können, wenn mit Blick auf die inzwischen geltenden Klimaziele, die sog. Verkehrswende sowie das durch die erheblichen Kostensteigerungen das Nutzen-Kosten-Verhältnis inzwischen Relationen erreicht haben muss, die nicht mehr den

Bewertungen entsprechen können, die zum Zeitpunkt der Bewertung des Projekts im Bundesverkehrswegeplan gegolten haben, also deutlich negativer sein müssen, zumal es mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 30 nach dem BVWP eine mindestens gleichrangige Alternative ohne A-33-Nord gibt und die konstatierten „erheblichen Beeinträchtigungen eines prioritären Lebensraumtyps“ somit vermeidbar wären.

Es wird gerügt, dass die Schutzgüter Mensch/Erholung und Mensch/Wohnen nicht ausreichend berücksichtigt worden sind. Insbesondere werden die bisher zur Erholung genutzten Gebiete beidseits der geplanten Trasse verlärm, sodass hunderte Hektar Flächen für Erholung entfallen. Dies ist besonders problematisch, weil das Gebiet nordöstlich von Osnabrück das letzte Erholungsgebiet der Region ist. Es ist daher auch regionalplanerisch gesichert. Das Vorhaben setzt sich nicht bzw. nicht ausreichend mit dem Verlust der Erholungsfunktion des vom Vorhaben betroffenen Gebiets für über 350.000 Menschen auseinander. Darüber hinaus wird insbesondere durch den Verkehr des Vorhabens ein Lärmkorridor erzeugt, der weite Gebiete der umliegenden Gemeinden mit Wohnungen verlärm. Dieser Lärm wurde unzureichend berücksichtigt, insbesondere wurde der Lärm einerseits systematisch unterschätzt, soweit die Verkehrsuntersuchung zu geringe Verkehre zu Grunde legt, andererseits wurde Lärm unter 54 dB(A) gar nicht bewertet, obwohl – gerade nachts – auch geringerer Lärm gesundheitsschädlich ist und zu Herz-Kreislaufkrankungen führt, welche die Lebenszeit verkürzen.

VII. Artenschutz

Die geplante Trasse der A33 Nord verläuft durch verschiedene Biotop wie Ackerflächen, Heckenstrukturen und vor allem Wald, die verschiedene Beeinträchtigungen mit sich bringen.

Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen des Vorhabens ist unzureichend, insbesondere mangelt es an hinreichend aktuellen Bestandsaufnahmen, die obigen Einwänden gelten hier entsprechend.

Artenschutzrechtlich besonders problematisch ist, dass vor allem der Umfang der avifaunistischen Untersuchungen und Bewertungen nicht ausreichend ist. Alle europäischen Vogelarten gelten gemäß Richtlinie über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Richtlinie 79/409/EWG) als geschützt. So sind nicht nur Feldlerche, Kiebitz etc. zu betrachten und deren Habitatverlust auszugleichen, sondern auch die Lebensräume von sog. Altherweltsarten wie Amsel und Rotkehlchen müssen betrachtet werden:

„Artikel 1 der Richtlinie 2009/147/EG

*(1) Diese Richtlinie betrifft die Erhaltung **sämtlicher wildlebenden Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedstaaten, auf welches der Vertrag Anwendung findet, heimisch sind.** Sie hat den Schutz, die Bewirtschaftung und die Regulierung dieser Arten zum Ziel und regelt die Nutzung dieser Arten.*

*(2) Sie gilt für Vögel, ihre Eier, Nester und **Lebensräume.***“

Die hier gewählte Vorgehensweise, nur auf „gefährdete“ Arten abzustellen, ist unionsrechtlich unzulässig und verstößt gegen Art. 2 und 5 der Vogelschutzrichtlinie. Eine entsprechende Feststellung des EuGH ist in der anhängigen Rechtssache C-473/19 bzw. C-474/19 zu erwarten. Weitere rechtliche Ausführungen für die unzureichende Behandlung der ubiquitären Vogelarten behalten wir uns für den Erörterungstermin vor.

Grundsätzlich ist weiterhin die breite Anwendung von CEF-Maßnahmen zu beanstanden. Denn diese dürften nicht nur im Anwendungsbereich des Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie unzulässig sein, sondern mangels unionsrechtlicher Rechtslage auch im Artenschutz unzulässig. Denn auch hier gilt, dass im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden dürfen, Ausgleichsmaßnahmen hingegen nicht.

CEF-Maßnahmen sind nun deshalb eine besonders vertrackte Angelegenheit, weil sie sich sozusagen genau in der Mitte zwischen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen bewegen. Für erstere ist charakteristisch, dass sie eine Beeinträchtigung des Schutzgegenstands entweder vollständig vermeiden oder auf eine Schwelle herabsetzen, die unterhalb der Schädigung liegt. CEF-Maßnahmen vermeiden den Eingriff aber gerade nicht, sondern die Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden beschädigt oder zerstört, allerdings soll die Funktion, welche der Schutzgegenstand erfüllt, durch dem Grunde nach klassische Ausgleichsmaßnahmen „unterbrechungsfrei“ weiter gewährleistet werden, so dass bezogen auf die *Funktion* der Fortpflanzungs- und Ruhestätten hierdurch der Sache nach eine Vermeidung herbeigeführt werden soll und zwar dadurch, dass die Ausgleichsmaßnahmen vorgezogen werden und bei Realisierung des Eingriffs eine grundsätzliche Wirksamkeit aufweisen müssen. Hierzu hat das BVerwG aber klargemacht, dass nicht nachgewiesen sein muss, dass die betroffenen Arten die Lebensräume auch angenommen haben, sondern nur, dass das entsprechende Angebot an Fortpflanzungs- und Ruhestätten nachweislich geschaffen werden muss. Das Haus muss sozusagen nachweislich gebaut worden sein, ob tatsächlich jemand eingezogen ist, spielt keine Rolle. Wie der EuGH im Lichte der bisherigen Rechtsprechung zur Berücksichtigungsfähigkeit von „Maßnahmen“ im Habitatschutzrecht die hier im Artenschutz anzutreffende (und auf das Habitatschutzrecht mittlerweile – auch im Rahmen der vorliegenden Planunterlagen - als angebliche „Schadensbegrenzungsmaßnahme“ übertragene) Zwischenkategorie der CEF-Maßnahmen beurteilen wird, ist vollkommen offen. Eindeutig ist jedenfalls, dass es der EuGH bisher stets nur mit Maßnahmen zu tun hatte, die eindeutig einer bestimmten Kategorie zugeordnet werden konnten. Nach alledem ist aus Sicht unserer Mandantin auszuschließen,

dass die vorliegend umfänglich vorgesehenen Maßnahmen (vgl. dazu die Tabelle 55 im Erläuterungsbericht) herangezogen werden dürfen, um eine artenschutzrechtliche Ausnahmeprüfung zu umgehen. Solche Maßnahmen könnten allenfalls im Rahmen einer Abweichensprüfung berücksichtigt werden.

Für weitere Details der natur-, habitatschutz- und artenschutzfachlichen Bedenken verweisen wir auf die Stellungnahme des Umweltforums Osnabrück vom +++ und teilen die dort unter Punkt 10 bis Punkt 15 dargelegten Bedenken.

Es wird gerügt, dass die Beeinträchtigung der Wildtiere durch die A33 nicht bzw. nicht ausreichend ermittelt und bewertet wurde. Es werden zusätzliche Ermittlungen und Bewertungen über die von der A33 betroffenen Wildtiere, insbesondere deren Wegebeziehungen gefordert. Die Errichtung weiterer Faunabrücken – insbesondere aber nicht nur im Bereich Powe – erscheint notwendig.

VIII. Wasser- und Gewässerschutz

Es wird gerügt, dass die Belange des Gewässerschutzes – insbesondere gemäß der Wasserrahmenrichtlinie - missachtet werden. Außerdem werden die Belange des Trinkwasserschutzes nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere sind die Absetzbecken für auf der Trasse entstehendes Regenwasser innerhalb des Trinkwasserschutzgebiets nicht ausreichend vorhanden und zu gering dimensioniert. Wegen der Möglichkeit von Unfällen mit Gefahrguttransporten und mit anderen Kfz, die gefährliche Stoffe enthalten, sind die Absetzbecken zum Ausschluss der Trinkwassergefährdung so zu dimensionieren, dass auch bei klimawandelbedingt extremen Starkregenereignissen kein Überlauf droht. Die Abdichtung der Trasse zu Grundwasserkörpern hin ist bisher nicht umfänglich genug.

Es wird gerügt, dass die Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes bisher nicht ausreichend berücksichtigt worden sind, insbesondere soweit im Niedersächsischen Wassergesetz diese Vorgaben unvollständig eingeflossen sind. Es wird insbesondere gerügt, dass die Mindestanforderungen des Merkblatts BWL M 3 zur Ableitung von immissionsorientierten Anforderungen an Misch- und Niederschlagswassereinleitungen unter Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse nicht eingehalten werden.

Es wird gerügt, dass die negativen Auswirkungen der Bodenversiegelung unzureichend ermittelt und bewertet worden sind.

Die Bodenversiegelung durch den Bau der Autobahn hat beispielsweise einen negativen Effekt auf den Abfluss des Regenwassers in die Nette (Ruller Flut). Im Wallenhorster Ortsteil Rulle gibt es bereits heute einige Stellen, die immer wieder überfluten. Die Nette ist schon heute bei stärkerem Regen überlastet und tritt über die Ufer. Durch zusätzliche Versiegelungen wird es noch eher zu großflächigen Überschwemmungen kommen. Dies

hat zur Folge, dass von den benachbarten Ackerflächen sowie aus den Wohngebieten Sand und andere Sedimente in die Nette, sowie den benachbarten Lechtinger Bach eingespült werden. Hierdurch wird der Abfluss langfristig wiederum geschädigt. Das natürlicherweise vorhandene Kiesbett der Gewässer wird von Sand überlagert und der Lebensraum der Gewässerfauna wird auf Dauer nachhaltig beeinträchtigt.

IX. Lärm

Der Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung (Feststellungsentwurf 17.1.1.) stützt sich auf die „Verkehrsbelastungszahlen für den Prognosehorizont 2030“ (ebenda, S. 4) und verweist als Quelle auf „Verkehrsdaten für die schalltechnischen Berechnungen, IPW Ingenieurplanung Wallenhorst, 2019-05-03“ (ebenda, S. 33). Eine solche Unterlage wurde nicht ausgelegt. Es wird daher gerügt, dass die der schalltechnischen Berechnung zugrunde gelegten Verkehrsdaten fehlerhaft ermittelt worden sind und daher insbesondere der Lärm unterschätzt wird. Dabei wird insbesondere gerügt, dass nicht der Lärm für die Zeit ermittelt wurde, in der kein 6streifiger Ausbau der A 30 erfolgt ist.

Die Schalltechnische Berechnung weist insbesondere in Belm und Wallenhorst signifikante Lärmerhöhungen von über 3 dB(A) tags und nachts gegenüber Bestandsstraßen aus (Feststellungsentwurf 17.1.2.2); außerdem sind mehrere Tausend Fälle von erstmaligem Straßenlärm deutlich über 40 dB(A) nachts erfasst, ohne dass diese Fälle hinsichtlich ihrer Lärmbetroffenheit bewertet worden sind, außer mit der Feststellung: „Anspr. passiv“ – nein“. Es wird gerügt, dass keine vollständige Erfassung und Bewertung der Lärmbetroffenheiten auch unterhalb der Immissionsgrenzwerte erfolgt ist.

Das Lautheitsgewicht für den Schalltechnischen Variantenvergleich wurde durch Einsetzen der Immissionsgrenzwerte anstelle von Zielwerten ermittelt (siehe Feststellungsentwurf 17.1.3, dort S. 5 unten und 6 oben):

„Wenn der Beurteilungspegel den geltenden IGW nicht überschreitet, wird das Lautheitsgewicht per Definition auf 0 gesetzt.“ (ebenda, S. 6)

Das bedeutet, dass jeglicher Lärm unterhalb der Immissionsgrenzwerte nicht betrachtet bzw. jedenfalls nicht im Lautheitsgewicht berücksichtigt wurde.

Die Festlegung der Untersuchungsbereiche (Feststellungsentwurf 17.1.3., S. 7) berücksichtigt lediglich Bereiche, in denen es zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommt, aber nicht alle Gebiete, die von signifikanten Lärmsteigerungen betroffen sind.

Es wird gerügt, dass die Planung sich nicht mit der Lärmbelastung durch Lärm beschäftigt, der nicht die Immissionsgrenzwerte erreicht bzw.

überschreitet, obwohl auch dieser Lärm – insbesondere über 40 dB(A) nachts - unterhalb der Immissionsgrenzwerte gesundheitsschädlich ist und zu Herz-Kreislaufkrankheiten und einer verkürzten Lebenserwartung führt.

Es wird gerügt, dass nicht für jeden einzelnen Schutzfall aktiver Schallschutz vorgesehen ist und dass dies im Einzelfall unzureichend begründet wurde.

Insbesondere für den Bereich Gemeinde Wallenhorst Engter Straße 4 und 4a wird der aktive Schallschutz bei 2,22 Schutzfällen zu Kosten von 90.000 € je Schutzfall abgelehnt und auf passiven Schallschutz verwiesen (Feststellungsentwurf 17.1.3., S. 9), ebenso für den Bereich Gemeinde Belm Power Weg 81 und 83 bei 3,61 Schutzfällen zu Kosten von 53.361 € je Schutzfall (ebenda, S. 24), Power Weg 68 bei 1,34 Schutzfällen und Kosten von 54.522 € je Schutzfall (ebenda, S. 26) und Haster Straße 43 bei 32,59 Schutzfällen zu nicht ermittelten Kosten je Schutzfall (insgesamt „ca. eine Mill. EUR“, ebenda, S. 31 – 1 Mill. € / 32,59 wären lediglich 30.684,26 € je Schallschutzfall). Dabei wird verkannt, dass durch den aktiven Schallschutz bei den angenommenen Walllängen von 180 m (ebenda, S. 9) bzw. 195 m (ebenda, S. 24), 169 m (ebenda, S. 25) und 202 m (ebenda, S. 30) auch zahlreiche Lärmbetroffenheiten vermindert werden, bei denen der Immissionsgrenzwert nicht überschritten wird. Eine Verminderung dieser Lärmbetroffenheiten unterhalb des Immissionsgrenzwertes kann durch den passiven Schallschutz, der lediglich der Erreichung der Immissionsgrenzwerte dient, an den Gebäuden, bei denen der Immissionsgrenzwert überschritten wird, denknotwendig nicht erreicht werden.

Der Schalltechnische Variantenvergleich zieht überdies als nicht sachgerechtes Beurteilungskriterium für die Verweigerung aktiven Schallschutzes heran, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Vorhabens bereits schlecht ist (Feststellungsentwurf 17.1.3., S. 9. sowie S. 24, S. 25 und S. 31).

Die Schalltechnische Untersuchung zum nachgeordneten Straßennetz (Feststellungsentwurf 17.1.4.3) betrachtet ausweislich der Isophonenkarten (17.1.4.4 /1, /2 und /3) lediglich Fälle ab 54 bzw. 57 dB(A), also mögliche Schutzfälle und nimmt nur die Fälle in die Bewertung auf, bei denen die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist. Die relevante Lärmbetroffenheit durch die Erhöhung des Lärms – insbesondere ein Lärmzuwachs über 1 dB(A) - unterhalb der Immissionsgrenzwerte wird nicht berücksichtigt, obwohl dies durch Verwendung weiterer Isophonenlinien bis 40 dB(A), was dem zur Vermeidung von Herzkrankheiten und der damit verbundenen Lebenszeitverkürzung erforderlichen gesundheitlich relevanten Schutzniveau der TA Lärm für ein allgemeines Wohngebiet nachts entspricht, leicht möglich gewesen wäre.

Es wird gerügt, dass keine Gesamtlärmbetrachtung mit Straßen-, Bahn- und Gewerbelärm durchgeführt wurde. Insbesondere der Bahnlärm wurde nicht betrachtet. Es muss geprüft werden bzw. der Nachweis geführt werden, inwieweit die kumulierenden Beeinträchtigungen z.B. im Bereich Powe von K 316 (Haster Straße) B 51n und A 33 Nord überhaupt betrachtet worden sind und inwieweit zudem der Bahnlärm hier noch zu berücksichtigen

ist.

Die Planung der A 33-Nord führt insbesondere im Bereich der Bauernschaft Powe bzw. in weiteren Bereichen entlang der Trasse zu enteignungsgleichen Eingriffen, da die Bewohnbarkeit und Lebensqualität, gerade auch in den Außenwohnbereichen vollständig zerstört wird.

Diese Aspekte werden zudem bei den Wechselwirkungen in der Bewertung der Schutzgüter insgesamt völlig außer Acht gelassen bzw. erst gar nicht angesprochen.

X. Verkehr

Es wird gerügt, dass die Verkehrsuntersuchung (Feststellungsentwurf 22.1) fehlerhaft ist und insbesondere die zu erwartenden Verkehre falsch prognostiziert wurden. Das verwendete kalibrierte Verkehrsmodell ist fehlerhaft, insbesondere wurde der Ausschnitt aus dem „Verkehrsmodell Niedersachsen“ falsch gewählt und falsch in das kalibrierte Verkehrsmodell implementiert. Es wird insbesondere gerügt, dass das implementierte Prognoseplanfallnetz 2030 alle Vorhaben des vordringlichen Bedarfs und zum Teil Vorhaben nach dem aktuellen Bedarfsplan beinhaltet. Die fehlerhafte Verkehrsuntersuchung führt zu einer falschen Prognose der Verkehrsmengen, sodass die Verkehre teils überschätzt und teils unterschätzt werden. Eine Überschätzung der Verkehre hat Auswirkungen auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Planrechtfertigung. Eine Unterschätzung der Verkehre – insbesondere wenn und solange der 6-streifige Ausbau der A 30 oder einer anderen „indisponiblen Maßnahme“ nicht erfolgt, sondern dieses Vorhaben aus dem BVWP gestrichen oder schlicht nicht verwirklicht wird - hat Auswirkungen auf den Lärm. Die Verkehrsuntersuchung ist unter anderem auch deshalb fehlerhaft, weil die durchgeführten Erhebungen des fließenden Verkehrs durch großräumige Baumaßnahmen um Osnabrück verzerrt worden sind. Es wird daher insbesondere gerügt, dass die Erhebungen zum fließenden Verkehr nicht ordnungsgemäß erfolgt sind. Überdies wird gerügt, dass die tatsächlich erhobenen Verkehrsmengen aus den nicht aktuellen Straßenverkehrszählungen veraltet sind; insbesondere aus den Verkehrszählungen 2010 und 2013.

Durch die Einbeziehung weiterer „indisponibler Maßnahmen“ in die Verkehrsuntersuchung werden die Voraussetzungen für die Planfeststellung der A 33 Nord mit denen der anderen planfeststellungspflichtigen Maßnahmen verknüpft, ohne dass eine entsprechende Verfügung erfolgt, die den Bau erst gestattet, wenn alle „indisponiblen Maßnahmen“ genehmigt sind.

Es wird überdies gerügt, dass der Planentwurf irrig von einer

Entlastung der Ortsdurchfahrten durch die Autobahn ausgeht, obwohl das Vorhaben erhebliche Zusatzverkehre verursacht. 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 bzw. -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 „erkaufte“.
- 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 Stecken 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 OD der B 68 aus dem Stadtgebiet von Osnabrück möglich ist. Zudem wird die gewünschte 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, auch durch Zahlen gar nicht belegt. Die Zeitvorteile zur Erreichbarkeit der A 1 aus Ostercappeln oder Bad Essen sind daher auch in den Unterlagen nicht weiter thematisiert, sie dürften – wenn überhaupt – im Minutenbereich liegen, angesichts der jetzt vorhandenen B51n.

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. In beiden Fällen würde also die Kapazität einer 4-streifigen 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.

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, auch nicht mit einem 8streifigen Ausbau.

XI. Luftschadstoffe

Es wird gerügt, dass das Luftschadstoffgutachten (Feststellungsentwurf 17.2) die Luftschadstoffbelastung unterschätzt, insbesondere weil die zu Grunde gelegten Verkehre fehlerhaft ermittelt worden sind. Es ist davon auszugehen, dass – insbesondere bis zum 6streifigen Ausbau der A 30 – der Verkehr deutlich unterschätzt wurde.

Es wird gerügt, dass die Schadstoffeinträge im Rahmen der Untersuchungen zum geplanten Neubau der A33 nur einzeln betrachtet werden; es ist hier jedoch eine kumulative Erörterung der Einträge auch aus z. B. Schweine- und Geflügelställen nötig, um reale Grenzwerte ermitteln zu können.

XII. Geologie und Hydrogeologie

Es wird gerügt, dass die Geotechnische Untersuchung (Feststellungsentwurf 20.1.) fehlerhaft ist und dass die Baugrundverhältnisse nicht ausreichend untersucht und falsch bewertet worden sind. Die Untersuchung ist angesichts der im Baugrund vorhandenen Gefahren zu undetailliert. Insbesondere ist die Ermittlung der tatsächlichen Bodenverhältnisse und der Einzugsgebiete der Trinkwasserversorgung durch die bisherigen Bohrungen unzureichend. Es wird gerügt, dass die Belange des Trinkwasserschutzes, des Gewässerschutzes sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unzureichend berücksichtigt worden sind.

XIII. Landschaft und Kulturgüter

Es wird gerügt, dass der Eingriff in die Landschaft nicht ausreichend ermittelt, bewertet und berücksichtigt wird. Nicht nur die Funktion der Wanderwege als Freizeitaktivität zur Erholung ist in ihrer Funktion deutlich eingeschränkt, sondern das Landschaftsbild, auch im Sinne der Naherholung durch Osnabrücker, Wallenhorster und Belmer Bürger wird durch das Vorhaben erheblich eingeschränkt. Konkrete Ausgleichsmaßnahmen für das Landschaftsbild sind den Unterlagen des Planfeststellungsentwurfs nicht zu entnehmen.

Es wird gerügt, dass der Eingriff in die Kulturlandschaft bisher nicht bzw. nicht ausreichend ermittelt und bewertet worden ist. Insbesondere die Zerstörung der historischen Bauernschaft Powe/Haster Straße und der hier vorhandenen jahrhundertalten Nachbarschaft inklusive der hier durch die Landwirtschaft geprägten Kulturlandschaft wird nicht ausreichend gewürdigt und bewertet.

Die Zerstörung der Kulturlandschaft gilt im Übrigen für den gesamten Planungsraum. Hier findet sich auch in der Bewertung der Umweltbelange keine Prüfung und Bewertung dieses Schutzgutes.

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.

Es wird insbesondere gerügt, dass diesen Gesichtspunkten der nach UVPG zu betrachtenden Wechselwirkungen in der Betroffenheit der Schutzgüter in den Planfeststellungsunterlagen überhaupt nicht Rechnung getragen wird.

Diese Zerstörung der Gesamtraums und der betroffenen Schutzgüter – gerade auch im nordöstlichen 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.

Es wird gerügt, dass der Verlust des Landschaftsraumes zwischen Wiehengebirge und Nettetal/Bramheide/Power Feld als Gebiet für Freizeit, Erholung und Naturerlebnis nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt wurde.

Es wird insbesondere gerügt, dass nicht betrachtet wurde, 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.

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 und 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.

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.

XIV. Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Es wird gerügt, dass der Flächenentzug von landwirtschaftlichen Flächen durch das Vorhaben nicht ausreichend ermittelt und bewertet worden ist und unzureichend berücksichtigt wurde.

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 und verbleibender landwirtschaftlicher Nutzflächen wird zusätzlich erschwert bzw. gänzlich unmöglich gemacht. Insbesondere 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 auch einen erheblichen Verfahrensmangel dar.

XV. Klima

Es wird gerügt, dass die Betrachtung der Klimaauswirkungen nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Insbesondere wurden die Auswirkungen des Vorhabens (Bau und Betrieb) auf das Klima nicht ausreichend ermittelt und bewertet.

Außerdem wurde auch die Beeinträchtigung des Mikroklimas durch das Vorhaben nicht ausreichend ermittelt und bewertet, insbesondere die Auswirkungen auf die Windverhältnisse und die geänderte Sauerstoffneubildung wegen des Verlusts von CO₂-Depositionsflächen.

B. Betroffenheit der Gemeinde Belm

Es wird gerügt, dass die maßgeblichen Belange der Gemeinde Belm nicht ausreichend ermittelt und bewertet worden sind und daher nicht ausreichend berücksichtigt werden.

I. Planungshoheit

Durch das Vorhaben werden weite Teile des besiedelten Gebiets der Gemeinde Belm verlärm, sodass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gewährleistet sind. Es wird insbesondere gerügt, dass nicht ausreichend berücksichtigt wurde, dass – auch aufgrund der begrenzenden topologischen Situation der Gemeinde – die Neuausweisung von Siedlungsgebieten für Wohnen und Gewerbe dauerhaft verhindert wird.

In Belm werden zahlreiche eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetriebe durch den Lärm in ihrer Entwicklung behindert, sodass betriebsnotwendige Nutzungsänderungen wegen des Lärms des Vorhabens in Zukunft nicht mehr genehmigungsfähig sein werden.

Vom Lärm des Vorhabens sind insbesondere die Geltungsbereiche der Bebauungspläne

- die Bebauungspläne Belm XVI „Gewerbegebiet Vogelpohl“ mit den Änderungen 1-4,
- der Bebauungsplan Icker 1 „Am Kirchwege“ mit 1. Änderung WR, WA,
- der Bebauungsplan Icker 2 „Am Oberen Kirchweg“ WR, WA,
- der Bebauungsplan Icker 3 „Am Höhenweg“ WA,
- der Bebauungsplan Icker 4 „Östlich Höhenweg“ mit 1. und 2. Änderung WA,
- der Bebauungsplan Icker 6 „Auf dem Berge“ WA,
- der Bebauungsplan Icker 7 „Erweiterung Auf dem Berge“ WA
- der Bebauungsplan Icker 8 „Westlich Höhenweg“ WA aus 2019, der in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten ist (s. auch weiter unten, kurz vor der Überschrift II Wegebeziehungen)

sowie die faktischen Baugebiete

- die Siedlung „Power Weg“ Wohnen, im nördlichen Bereich Gewerbeansatz,
- die landwirtschaftliche Gehöfte Haster Straße/Holtstraße,

- die Siedlung „Hinter dem Felde/Am roten Hügel“ Wohnen,
- der als im Zusammenhang bebauter Ortsteil zu wertende Ortskern von Icker als Dorfgebiet
- betroffen; daneben außerdem auch weitere Baugebiet östlich bis zur L 87 (siehe Übersicht der lärmbeeinträchtigten Baugebiete - **Anlage 2**)

Es wird gerügt, dass das Vorhaben insbesondere wegen fehlender Unterlagen bisher nicht mit der gemeindlichen Lärmaktionsplanung abgestimmt werden konnte.

In den Mitte der neunziger Jahre aufgestellten Flächennutzungsplan der Gemeinde Belm war aufgrund von Anforderungen der TÖB eine Trassendarstellung der A33 zu übernehmen. Die vorgelegten Planfeststellungsunterlagen entsprechen dieser Darstellung nicht.

Mit den nun vorgelegten Planunterlagen ist ein deutliches Heranrücken der Trasse an die bebauten Ortslagen von Belm und Icker, sowie die Siedlungsansätze in diesen Bereichen gegeben. Es ergibt sich eine weitere, nicht hinzunehmende Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit im Hinblick auf entsprechende Erweiterung und Entwicklung der Wohnbebauung. Ferner durch Eingriffe in bisher nicht belastete Räume mit bedeutender Freiraumfunktion und mit funktionierenden und auszubauenden Natur- und Naherholungsbereichen im westlichen Gemeindegebiet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass mit der Führung der B51 und der Bahntrasse Bremen bereits erhebliche Einschränkungen und Restriktionen im Hinblick auf die Gemeindeentwicklung bestehen.

Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass die 12. Änderung des Flächennutzungsplanes und der darauf basierende Bebauungsplan Icker Nr. 8 „Westlich Höhenweg“ mit der Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes in südlicher Ortsrandlage von Icker in den Planfeststellungsunterlagen soweit ersichtlich gar nicht berücksichtigt wird. Hier sind in jedem Fall weitergehende Untersuchungen und maximaler Lärmschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Es wird gerügt, dass die Planungshoheit der Gemeinde dadurch verletzt wird, dass für die A33 höhere Lärmgrenzwerte gelten als für die Vorhaben in den Baugebieten der Gemeinde, insbesondere soweit die Gemeinde aufgrund der Autobahn höhere Kosten bei der Einhaltung der für ihre Baugebiete geltenden Lärmgrenzwerte hat, etwa bei der Ausweisung neuer Baugebiete. Es wird daher die Einhaltung eines wohngebietsverträglichen Höchstlärms von 40 dB(A) gefordert.

Ein maximaler Lärmschutz – möglichst von 40 dB (A) - durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Trasse und Flüsterasphalt ist im Übrigen, sowohl für die Menschen in den bebauten Ortslagen von Belm und Icker, sowie in den Siedlungsansätze und Einzelhäusern und Gehöften in diesen Bereichen ohnehin unabdingbar. Insbesondere fordert die Gemeinde für ihre Baugebiete und für die Belmer Wohnbevölkerung einen aktiven Lärmschutz vom Kreuzungspunkt der Bahnstrecke Wanne-Eickel-Hamburg und der A33 bis zur Straße „Am roten Hügel“. Hierfür ist insbesondere auch eine (teilweise) Einhausung der A33 bzw. eine Führung der Trasse im Tunnel in offener Bauweise zu prüfen.

II. Wegebeziehungen

Es werden durch das Vorhaben mehrere Wegebeziehungen, insbesondere von gemeindlichen Wander- und Radwegen, zerschnitten. Es wird gerügt, dass die gemeindlichen Straßen und Wege, insbesondere die Rad- und Wanderwege, nicht ausreichend berücksichtigt worden sind.

III. Trinkwasser

Es wird gerügt, dass die Trinkwasserversorgung im Gemeindegebiet durch das Vorhaben gefährdet wird. Das Vorhaben berücksichtigt insbesondere nicht ausreichend die Auswirkungen der baulichen Eingriffe für die Trinkwasserneubildung und die Auswirkungen der Straßenentwässerung mit Schad- und Gefahrstoffen, besonders bei Unfällen und klimabedingten extremen Starkregenereignissen auf die Grundwasserkörper.

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.

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.

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 alleine die Anwendung der RiSt-Wag 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.

Die geplante Autobahn wird mehrere öffentliche Abwasser- und Wasserleitungen kreuzen. Soweit diese im Baufeld liegen müssen diese entsprechend der neuen Bedingungen verlegt und/oder in geeigneter Weise gesichert werden. Diese Maßnahmen sind im Einzelnen vorab vertraglich zu regeln. Die vertraglichen Regelungen müssen auch die Kostentragung beinhalten, diese erfolgt in der Regel durch den Bund als Vorhabensträger.

Eine Darstellung der Einzelmaßnahmen ist im Regelungsverzeichnis enthalten (Ordner 11 der Unterlagen). Zu ergänzen ist eine weitere kreuzende Leitung – Wassertransportleitung PE da = 250 mm im Bereich der Kreuzung der Straße Hinter dem Felde etwa bei Bau-km 45+675. Die Leitung wurde erst vor ca. 1 Jahr neu verlegt und ist daher noch nicht berücksichtigt worden.

Es wird gerügt, dass bisher nicht vorgesehen ist, die Lage der Leitungen bei Durchführung von Tiefbauarbeiten beim Wasserverband abzufragen, und dass bisher keine örtliche Einweisung der Tiefbauunternehmen durch das Personal des Wasserverbands geplant ist.

Die Linienführung der Autobahn ist in Teilbereichen im Wasserschutzgebiet (WSG) Belm-Nettetal, Zonen II und III vorgesehen. Der Brunnen Powe3a (Zone I) liegt nur ca. 50 m von der geplanten Trasse entfernt. Zur Sicherung der Grundwassergüte für die Trinkwasserversorgung wurde das WSG 2017 neu festgesetzt, die WSG-Verordnung gilt mit ihren Auflagen als eine der strengsten in

Niedersachsen, gerade auch wegen der vorhandenen sensiblen geohydrologischen Bedingungen. Im Regionalen Raumordnungsprogramm ist der Bereich als Vorranggebiet für die Trinkwasserversorgung festgesetzt.

Folgende Wirkfaktoren bestehen durch das Projekt für das Grundwasser:

GW-Dargebot:

Durch die geplante erhebliche Flächenversiegelung mit Ableitung des Oberflächenwassers verbleiben weniger Flächen, die für die Grundwasserneubildung zur Verfügung stehen, die Neubildung wird entsprechend herabgesetzt. Durch Herstellung von Gelände-einschnitten – gemäß der Unterlagen im Maximum bis etwa 8 m Tiefe - wird den angrenzenden verbleibenden Bodenkörpern anstehendes Grundwasser bzw. Staunässe entzogen, vergleichbar mit einer Dränwirkung. Hierdurch wird der Bodenwasserhaushalt derart beeinflusst, der zu einer weiteren Minderung des Grundwasserdargebots führt. Wie nachhaltig dieser Effekt sein und zu einer echten Gefährdung einer gesicherten Trinkwasserversorgung werden kann, haben die letzten trockenen Sommer 2018 und 2019 gezeigt, die wegen geminderter Grundwasserneubildung und stark gesunkener Grundwasserstände eine echte Herausforderung für die öffentliche Wasserversorgung waren. Auch mehrere private Hausbrunnen waren erstmalig trocken gefallen. Diese Risiken werden durch das Projekt weiter erhöht. Der Umfang der Risikoerhöhung wurde nicht bzw. nicht detailliert genug untersucht und bewertet. Es werden insbesondere weitere Aussagen über die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung gefordert.

GW-Güte:

Straßenverkehr erzeugt Schadstoffe, insbesondere Schwefeldioxid, PAK, Stickoxide und nicht zuletzt Chloride über Tausalzeinsatz, die alle als wassergefährdend einzustufen sind. Wenngleich innerhalb des Wasserschutzgebietes unter Anwendung der RiSt-Wag das mit diesen Schadstoffen belastete Oberflächenwasser nicht breitflächig über die Fahrbahnträger abgeleitet, sondern gezielt gesammelt und Retentionsbodenfiltern zugeleitet werden soll, kann eine Infiltration ins Grundwasser und dessen Beeinträchtigung nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Hinzu kommt das mit Schadstoffen belastete unvermeidliche Spritzwasser, das über begrünte und unbefestigte Fahrbahnträger direkt ins Erdreich gelangen kann mit möglicher Kontamination des Grundwassers.

Die Autobahn wird auch ein Korridor stärkerer Luftverunreinigung sein, über Regenfälle ergibt sich ein weiterer Eintragspfad ins Grundwasser.

Ein weiteres Risiko besteht über mögliche Havarien oder Unfälle, sei es durch Gefahrguttransporte oder Betriebsmittel herkömmlicher Fahrzeuge. Auch dieses Risiko wurde nicht ausreichend

untersucht.

Entgegen den Darstellungen von marginalen Auswirkungen auf das Grundwasser in den Unterlagen, die wir nicht nachvollziehen können und aus unserer Sicht den uns vorliegenden hydrogeologischen Gutachten und Erfahrungen widersprechen, halten wir die Auswirkungen und Beeinträchtigungen auf das Grundwasser für erheblich. Da erhebliche Risiken für eine gesicherte Trinkwasserversorgung bestehen, hat der Wasserverband Wittlage gegen das Projekt erhebliche Bedenken und lehnt es ab. Dem schließt sich die Gemeinde Belm an.

Es sind weitere gesonderte hydrogeologische Untersuchungen und gutachterliche Aussagen erforderlich.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Es wird gerügt, dass die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinde Belm nicht ausreichend berücksichtigt sind und damit das Vorhaben unzulässig in die gemeindliche Finanzplanung eingreift. Insbesondere wird durch die erzeugten Mehrverkehre eine stärkere Belastung von kommunalen Straßen erfolgen, die zu erhöhtem Unterhaltsaufwand führt.

Durch den Lärm wird die Gemeinde womöglich Maßnahmen an gemeindlichen Gebäuden ergreifen müssen, um gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten.

Soweit Überführungs- und Unterführungsbauwerke nach Errichtung des Vorhabens in die gemeindliche Straßenbaulast übergehen, sind die finanziellen Auswirkungen nicht ermittelt und bewertet worden.

Es wird gerügt, dass die durch das Vorhaben verursachten erforderlichen Mehrausgaben der Feuerwehr – insbesondere für die Erhöhung zur Verhinderung von Gefahrstoffeintritten in den Grundwasserleiter im Bereich des Trinkwasserschutzgebiets und für den erhöhten Personal- und Mitteleinsatz wegen des Mehrverkehrs – von der Planung nicht berücksichtigt worden sind.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin Dr. Franziska Heß
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Rechtsanwalt Rick Schulze
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Anlagen:

Vollmacht (**Anlage 1**)

Übersicht der lärm betroffenen Baugebiete (**Anlage 2**)