

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
2.	1. Verfahrensrecht	
3.	<i>Aufgrund der engen Auslegungsfristen ist es dem Umweltforum allerdings nicht möglich, auf alle Defizite bei der Festlegung der Kohärenzmaßnahmen einzugehen.</i>	Für die Planoffenlegung ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Hannover) als Anhörungsbehörde zuständig. Nach Nr. 22 der Planfeststellungsrichtlinien i. V. m. § 73 VwVfG Niedersachsen haben die Planunterlagen in den Gemeinden, in denen sich das Straßenbauvorhaben voraussichtlich auswirken wird, einen Monat zu jedermanns Einsichtnahme auszuliegen. Die Planunterlagen konnten dabei während der Dienststunden unter Berücksichtigung der ortsüblichen Handhabung jederzeit vollständig eingesehen werden.
4.	1.1 TöB-Beteiligung	
5.	<i>Bürgerdialog halten wir für eine echte Augenwischerei; Ergebnis steht schon vorher fest</i>	Mit dem Bürgerdialog ging das Beteiligungsangebot beim Bau der A 33 Nord noch über das freiwillige Beteiligungsangebot hinaus, welches bisher schon bestand. Der Bürgerdialog war nicht darauf ausgerichtet, Meinungen und Positionen zu verändern. Er zielte auch nicht darauf ab, Einigkeit zwischen den verschiedenen Parteien herzustellen. Der Bürgerdialog sollte vor allem für Transparenz sorgen, die Bürgerschaft umfassend, ausgewogen und verständlich informieren und ihnen mehr Möglichkeiten zur Mitgestaltung geben.
6.	1.2 Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen	
7.	Unterlagen Linienbestimmung nicht vollständig	Alle relevanten Unterlagen haben ausgelegt. Die Anmerkungen aus der Linienbestimmung wurden berücksichtigt.
8.	Verkehrsgutachten Vorentwurf wird zitiert, ist jedoch nicht Bestandteil der Auslegung	Die Verkehrsuntersuchung des Vorentwurfes ist in diesem Planfeststellungsverfahren nicht relevant. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde die Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben. Es handelt sich hierbei um ein eigenständiges und in sich schlüssiges Gutachten.
9.	Detaillierte Angaben zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen mit und ohne A33-Nord sowie die Prognosedaten Überlassung der digitalen Rohdaten	Die Verkehrsprognose wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt. Der Einwand kann nicht nachvollzogen werden. In der Verkehrsuntersuchung werden die Netzfälle 0+ (ohne A33 Nord) und 1+ (mit A33 Nord) ausführlich beschrieben und miteinander verglichen. Die Übergabe der Rohdaten ist nicht vorgesehen.
10.	Fehler bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung.	Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt. Es wird auf die lfd. Nr. 279.1 bis 279.3 dieser Stellungnahme verwiesen.
11.	Rechenlaufprotokolle für die Schadstoffberechnungen	Die Schadstoffberechnungen und Ermittlung der Lärmbelastung wurden nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt. Die Übergabe der Rechenlaufprotokolle ist nicht vorgesehen.
12.	UVS fehlt	Die UVS ist kein notwendiger Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und daher nicht auslegungspflichtig.
13.	Kartierungen sind 6-10 Jahre alt	Für den Untersuchungsraum liegen aktualisierte Daten u.a. zu Vögeln vor, welche noch auszuwerten und nachträglich in die Unterlagen zu integrieren sind. Darüber hinaus sind Aktualisierungen zu weiteren Artengruppen vorgesehen.
14.	<i>Zu Grunde gelegte Bestandsdaten sind zu alt</i>	Faunistische Daten bzw. deren Erhebung dienen der Feststellung von Auswirkungen des Vorhabens auf die Vorkommen und die Lebensgrundlagen der Arten. Die Ergebnisse werden im aufgestellten Artenschutzbeitrag bzw. für einzelne Arten in den Unterlagen zur Artenschutzprüfung (ASP) aufgeführt. Beurteilt werden hierbei, ob Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erfüllt werden. Entsprechend den allgemeinen Anforderungen an die Aktualität der Kartierungen sollten die Untersuchungsergebnisse nicht älter als 5 Jahre sein; als Bezugspunkt gilt das Datum des Inkrafttretens des Plans bzw. des Vorhabens. Aufgrund teilweiser Überschreitung der 5-jährigen Zeitspanne im Planungsprozess, erfolgte im Jahre 2021/22 eine Plausibilitätskontrolle, um die Ergebnisse aus der ursprünglichen Kartierung erneut zu überprüfen. Damit ist auch im weiteren Verfahren die Angemessenheit der abgeleiteten Konflikte und der im Kompensationskonzept vorgesehenen einzelnen Maßnahmen erneut begutachtet bzw. sichergestellt.
15.	<i>Untersuchungen sind zu alt, um ein geeignetes Bild vom Auftreten der Arten zu vermitteln. Die Lebensbedingungen zahlreicher Arten haben sich durch Veränderungen der Landschaft sowie der darin befindlichen Habitats z.B. infolge der Trockenheiten und den Borkenkäfer derart verändert, dass die Ergebnisse früherer Untersuchungen das Arteninventar des von der Planung betroffenen Raumes nicht mehr realitätsgerecht abbilden.</i>	Die Fichtenbestände im Wiehengebirge sind weniger stark geschädigt und haben sich weniger verändert als in anderen Regionen. Insbesondere im Bereich der geplanten Grünbrücken sind Veränderungen überwiegend gering. Gleichwohl ist auch das Wiehengebirge von Beeinträchtigungen aufgrund der letzten Trockenjahre betroffen. Aus diesem Grund wurde im Zusammenhang mit dem Alter der Daten eine Aktualisierung der Fledermausdaten durchgeführt. Im Jahr 2010 endeten die Transektkartierungen an vier Transekten (T01, T04, T06, T07) am 24.08. und an drei Transekten (T02, T03, T05) am 25.08. also Ende August. Zu diesem Zeitpunkt hatte bereits die Zugzeit der Nyctaloiden und der Rauhauffledermäuse begonnen. Die Untersuchungen an der A33 fanden vor der Veröffentlichung der Methodenblätter von Albrecht et al. 2014 statt.
16.	<i>Die vorgelegten Unterlagen zu den Biotoptypen und zur Fauna sind völlig veraltet.</i>	Grundsätzlich ist der Aktualisierungsbedarf von der Situation im Einzelfall abhängig und bedarf einer sachverständigen Prüfung, ob und in welchem Umfang eine Aktualisierung der Bestandserfassung erforderlich ist. Für Teilaspekte (Amphibien, Avifauna) ist eine Aktualisierung bereits erfolgt. Zu anderen Aspekten wird sie noch geprüft. Eine Notwendigkeit sämtliche Erfassungen zu erneuern besteht nicht.
17.	<i>Fläche Gemarkung Icker, Flur 4, Flurstück 106 ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten</i>	Das genannte Flurstück Gemarkung Icker, Flur 4, Flurstück 23/1 existiert nicht mehr. Im Zuge einer Flurbereinigung ist das Flurstück Gemarkung Icker, Flur 4, Flurstück 106 entstanden, welches lagemäßig weitestgehend mit dem ehemaligen Flurstück Gemarkung Icker, Flur 4, Flurstück 23/1 übereinstimmt und im Grunderwerbsverzeichnis unter der Nr. 22.02.01 enthalten ist.
18.	<i>Fläche Gemarkung Icker, Flur 9, Flurstück 5/2 ist nicht im Grunderwerbsverzeichnis enthalten</i>	Das genannte Flurstück Gemarkung Icker, Flur 9, Flurstück 5/2 existiert nicht mehr. Im Zuge einer Flurbereinigung ist das Flurstück Gemarkung Icker, Flur 9, Flurstück 552 entstanden, welches lagemäßig weitestgehend mit dem ehemaligen Flurstück Gemarkung Icker, Flur 9, Flurstück 5/2 übereinstimmt und im Grunderwerbsverzeichnis unter der Nr.22.01.01 enthalten ist.
19.	1.3 Akteneinsicht und sonstige Anträge zum Verfahren	
20.	<i>Weitere Planungsmaßnahmen und mögliche Lösungsalternativen sollen immer zeitnah genannt werden und die aktuellsten Informationen sind zu entrichten</i>	Die Anlieger werden über die weiteren Prozesse des Planfeststellungsverfahrens informiert. Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses wird die Ausführungsplanung erstellt und erst dann folgt die Leistungsphase der Vorbereitung der Vergabe.
21.	2. Umweltverträglichkeitsprüfung	
22.	2.1.1 - Wasser	Das bestehende Abflussregime bzw. die Strömungsrichtung des Grundwassers wird aufgrund der Dammlage der A33, durch die A33 nicht verändert.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<i>Keine Betrachtung der Auswirkungen auf den Quellbereich des Niederrieler Baches</i>	Die K342 (Power Weg) wird im betreffenden Bereich abgesenkt, so dass es an der südseitigen Böschung zu Wasseraustritten kommen kann. Das Wasser wird jedoch in den vorgesehenen Mulden aufgefangen und dem Niederrieler Bach (an gleicher Stelle wie im Bestand) wieder zugeführt.
23.	<i>Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser wird unter Rückgriff auf eine mittlerweile über 20 Jahre alte Quelle ausgeführt, dass vorliegend selbst bei sehr hohen Verkehrsmengen „nicht mit einer Überschreitung der Prüfwerte zu rechnen sei. Es wird angezweifelt, dass diese Annahme auch auf die heutigen Anforderungen an den Grundwasserschutz noch aufrecht erhalten bleiben kann.</i>	Die zitierten Ergebnisse basieren auf umfassenden Messungen und sind daher immer noch aussagekräftig. Maßgeblich ist die Filterwirkung von Boden und Vegetation bei Ableitung von Straßenablaufwasser über den bewachsenen Seitenstreifen. Ausführliche Beurteilungen enthält auch der Fachbeitrag zur WRRL (Unterlage 18.5). Im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes wird zudem kein Straßenablaufwasser versickert. Das Wasser wird hier entsprechend den Anforderungen der RiStWag komplett aus dem Wasserschutzgebiet herausgeleitet.
24.	2.1.2 - Klima	
25.	<i>Aus § 13 Abs. 1 KSG ergibt sich eine umfassende Berücksichtigungspflicht des Klimaschutzes bei Planungen durch Träger öffentlicher Aufgaben. Die Klimaverträglichkeit von Infrastrukturmaßnahmen muss geprüft werden. Der Klimaschutz muss im Hinblick auf seine überragende Bedeutung mit einem hohen Gewicht berücksichtigt werden. Es liegt ein offensichtlicher Abwägungsfehler vor.</i>	Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte wie die A 33, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 33 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben.
26.	<i>Die Untersuchungen zum Schutzbereich Klima/Luft sind unzureichend. Wir halten es für nicht geeignet, hierzu ohne eigene ergänzende Untersuchungen auf z.T. schon über 20 Jahre alte Daten zurückzugreifen.</i>	Neben den Beurteilungen der UVS wurden auch die Klimagutachten der Stadt Osnabrück (KUTTLER et al. 2007, PROJEKTGRUPPE STADTKLIMA OSNABRÜCK 1998) verwendet. Damit liegen umfassende Untersuchungen vor, die nach wie vor Gültigkeit beanspruchen können. Lokalklimatisch bedeutsame Kaltluftabflüsse werden insbesondere durch das Relief und die Nutzungssituation bestimmt. Am Relief haben sich keine Veränderungen ergeben und die Nutzungssituation wurde über die Biotoperfassung mitberücksichtigt.
27.	2.1.3 - Kultur und sonstige Güter <i>Zerstörung der durch die Landwirtschaft geprägten Kulturlandschaft wird nicht gewürdigt und bewertet</i>	Dass die Anlage einen erheblichen Eingriff in das Schutzgut Landschaft und das Landschaftsbild darstellt sowie die Erholungsnutzung beeinträchtigt ist unstrittig und in den Planfeststellungsunterlagen auch entsprechend dargestellt. Aspekte der Kulturlandschaft sind mit Gegenstand der Landschaftsbildbewertung.
28.	<i>Die Zerstörung der historischen Bauernschaft Powe/Haster Straße und der hier vorhandenen jahrhundertalten Nachbarschaft inkl. der hier durch die Landwirtschaft geprägten Kulturlandschaft wird überhaupt nicht ausreichend gewürdigt und bewertet. Die Zerstörung der Kulturlandschaft gilt im Übrigen für den gesamten Planungsraum Belm/Wallenhorst. Hier findet sich auch in der Bewertung der Umweltbelange keine Prüfung und Bewertung dieses Schutzgutes.</i>	Aspekte der Kulturlandschaft und des Landschaftsbildes wurde nicht beim Schutzgut Mensch sondern beim Schutzgut Landschaft behandelt. Hier wird ausgeführt, dass die die mit dem Vorhaben verbundenen visuellen Veränderungen des Landschaftsbildes unter fachlichen Gesichtspunkten der Umweltvorsorge als erhebliche nachteilige Beeinträchtigung zu beurteilen sind.
29.	2.1.4 – Wechselwirkungen <i>Keine Bewertung des Landschaftsbildes mit anderen Schutzgütern</i>	Wie den zitierten Ausführungen zu den Wechselwirkungen zu entnehmen ist, werden Wechselwirkungen durchgängig bei der Beurteilung der Schutzgutfunktionen mitberücksichtigt. So werden lokalklimatische Ausgleichsfunktionen der Landschaft maßgeblich im Hinblick auch auf das Schutzgut Mensch (mögliche Effekte für Siedlungsräume) beurteilt. Der Kaltluftabfluss ist im Weiteren das Resultat topographischer Gegebenheiten im Zusammenspiel mit der Biotop- und Nutzungssituation. Auch bei seiner Beurteilung wurden insoweit schutzgutübergreifende Sachverhalte beurteilt. Alle entscheidungserheblichen Wechselwirkungen wurden durch diese Herangehensweise berücksichtigt.
30.	<i>Kann eine Wechselwirkung von Verkehr auf der Bahnlinie, von Transporten mit grundwassergefährdenden Stoffen auf der Autobahn durch das Trinkwasserschutzgebiet im Nahbereich von Trinkwasserbrunnen tatsächlich ausgeschlossen werden?</i>	Wie den zitierten Ausführungen zu den Wechselwirkungen zu entnehmen ist, werden Wechselwirkungen durchgängig bei der Beurteilung der Schutzgutfunktionen mitberücksichtigt. So werden lokalklimatische Ausgleichsfunktionen der Landschaft maßgeblich im Hinblick auch auf das Schutzgut Mensch (mögliche Effekte für Siedlungsräume) beurteilt. Der Kaltluftabfluss ist im Weiteren das Resultat topographischer Gegebenheiten im Zusammenspiel mit der Biotop- und Nutzungssituation. Auch bei seiner Beurteilung wurden insoweit schutzgutübergreifende Sachverhalte beurteilt. Alle entscheidungserheblichen Wechselwirkungen wurden durch diese Herangehensweise berücksichtigt.
31.	2.2 - Bewertung nach § 25 UVPG <i>FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zu einem falschen Fazit und somit zu einer Fehleinschätzung der Gesamtsituation</i> <i>Den zu betrachtenden Wechselwirkungen in der Betroffenheit der Schutzgüter wird nicht Rechnung getragen</i>	Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt.
32.	<i>Wegen der beispielhaft aufgezeigten fehlerhaften Bewertung der einzelnen Schutzgüter wird auch die „Umweltfachliche Gesamtbewertung“ als unzutreffend zurückgewiesen.</i>	Auf den Artenschutz wurde bereits vorstehend eingegangen. Welche Vermeidungsmöglichkeiten hinsichtlich der UVP Schutzgüter noch hätten berücksichtigt werden sollen bleibt unklar, weshalb hier auch keine Erwiderung möglich ist.
33.	3. Planrechtfertigung	
34.	3.1.1 - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung) <i>Nutzen-Kosten-Rechnung ist falsch, eine aktuelle detaillierte Analyse ist nicht vorgelegt worden</i> <i>Nach Verabschiedung des BVWP 2030 durch den Deutschen Bundestag wurde bekannt, dass die Investitionskosten für die A33-Nord nicht 87 Mio., sondern 145 Mio. Euro betragen. Das Nutzen-Kosten Verhältnis sank damit von 3,8 auf 2,5. Investitionskosten betragen mittlerweile 170 Mio. Euro. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sinkt damit auf einen Wert unter 2,0.</i> <i>Der Abwägung von Nutzen und Kosten sind die echten Kosten zu Grunde zu legen.</i> <i>Der Neubau der A33-Nord kann aus verkehrspolitischen, gesellschaftlichen, ökologischen und auch finanziellen Punkten nach aktueller Lage in keinem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.</i>	Die A 33 Nord ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestellt. Es besteht somit ein Planungsrecht sowie eine Planungspflicht. Der Bedarfsplan des Bundes legt gesetzlich den verkehrlichen Bedarf für ein bestimmtes Fernstraßenprojekt fest. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben entsprechen der fachplanerischen Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG und sind erforderlich (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund umfangreicher Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben betroffenen Belangen. Hierzu zählen unter anderen die Verkehrswirksamkeit und die raumstrukturelle Wirksamkeit der Maßnahme sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV). Der Bedarfsplan wird zudem in regelmäßigen Abständen durch das BMDV überprüft und gegebenenfalls durch Gesetz angepasst (vgl. § 4 Satz 2 FStrAbG). Hierbei wird auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) überprüft und angepasst. Eine weitergehende eigenständige Prüfung der Planrechtfertigung bedarf es daher von Rechts wegen nicht.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<p><i>Nutzen-Kosten-Verhältnis verschlechtert sich immer mehr</i></p> <p><i>Wie sollen 170 Mio. Euro für 9,3 km Autobahn gerechtfertigt werden?</i></p> <p><i>Kosten-Nutzen Analyse muss neu bewertet werden</i></p> <p><i>Kosten-Nutzen-Rechnungen sind veraltet</i></p> <p><i>Hohe Kosten stehen in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen</i></p> <p><i>Nutzen-Kosten-Rechnung soll unter Berücksichtigung des 6-spurigen Ausbau der A30 erneut durchgeführt werden.</i></p> <p><i>Auch Entschädigungen sind Kosten, die in eine Kosten/Nutzen-Analyse einfließen müssen.</i></p> <p><i>Es muss bezweifelt werden, ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis der A33-Nord noch den Vorgaben des BVWP entspricht.</i></p>	
35.	<p><i>Auswirkungen der Kostenverdopplung auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis</i></p>	<p>Die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans erfolgt im Abstand von 5 Jahren. Der derzeit gültige Bedarfsplan wurde im Jahr 2016 beschlossen, somit steht eine Überprüfung bzw. Aktualisierung in nächster Zeit an.</p>
36.	<p><i>Der Nutzen wurde nach einem nicht nachvollziehbaren Schlüssel willkürlich festgelegt.</i></p> <p><i>Schäden für Umwelt und Mensch sind nicht mit einberechnet.</i></p> <p><i>Zur Kosten-Nutzen-Abwägung muss der Flächenverbrauch und die Zerstörung von Habitaten herangezogen werden</i></p>	<p>Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund umfangreicher Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Hierzu zählen unter anderen die Verkehrswirksamkeit, die raumstrukturelle Wirksamkeit der Maßnahme, das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), die Nutzen aus Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr, Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege, Verkehrssicherheit, Reisezeit im Personenverkehr, Transportzeit der Ladung im Güterverkehr, Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur, Geräuschbelastung, Abgasbelastungen, innerörtlichen Trennwirkungen und Zuverlässigkeit. Der Bedarfsplan wird zudem in regelmäßigen Abständen durch das BMDV überprüft und gegebenenfalls durch Gesetz angepasst (vgl. § 4 Satz 2 FStrAbG). Eine weitergehende eigenständige Prüfung der Planrechtfertigung bedarf es daher von Rechts wegen nicht.</p> <p>Die o.g. Punkte wurden bei der Bewertung des Vorhabens im Bedarfsplan berücksichtigt.</p>
37.	<p>3.1.2 - Konzept der Bedarfsfeststellung überholt</p> <p><i>Einstufung in den vordringlichen Bedarf ist nicht gerechtfertigt.</i></p> <p><i>Der Plan findet in einer Zeit statt, in der es nur um Begrenzung und Reduktion, auf keinen Fall aber um den weiteren Ausbau des Individual- und Lastenverkehrs auf der Straße gehen kann.</i></p> <p><i>Forderung nach einer lückenlosen und zeitgemäßen Neubewertung des geplanten Bauvorhabens.</i></p> <p><i>Bau ist nicht mehr zu rechtfertigen</i></p> <p><i>Maßnahme ist verkehrspolitisch unsinnig und klimapolitisch schädlich</i></p>	<p>Der Bau der A33-Nord ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen.</p> <p>Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme der A33-Nord in den Bedarfsplan bestimmt. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 (2) des Gesetzes über den Ausbau der Bundesstraßen für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.</p> <p>Durch die Überprüfung des Bedarfsplanes im Abstand von 5 Jahren ist eine Anpassung des Bedarfs an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse gewährleistet. Hierbei wird auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) überprüft und angepasst. Eine weitergehende eigenständige Prüfung der Planrechtfertigung bedarf es daher von Rechts wegen nicht.</p>
38.	<p><i>die als „zwingende Gründe“ geltend gemachten Auswirkungen der A 33 Nord reichen keinesfalls aus, um die erheblichen Beeinträchtigungen prioritärer natürlicher Lebensraumtypen und prioritärer Arten zu rechtfertigen</i></p> <p><i>Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht erkennbar</i></p>	<p>Der Bau der A33-Nord ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen.</p> <p>Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme der A33-Nord in den Bedarfsplan bestimmt. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 (2) des Gesetzes über den Ausbau der Bundesstraßen für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.</p> <p>Durch die Überprüfung des Bedarfsplanes im Abstand von 5 Jahren ist eine Anpassung des Bedarfs an sich ändernde Verkehrsbedürfnisse gewährleistet.</p> <p>Der Begriff der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erfordert nicht das Vorliegen von Sachzwängen, sondern lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Die getroffene Abwägung ist in Unterlage 19.3.4.1 ausführlich dargelegt. Die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen danach die Nachteile für die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000. Nach §34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ergibt diese Prüfung, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, ist es unzulässig, es sei denn es ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, sind nicht gegeben. Grundlage dieser Regelung sind europäische Vorgaben der FFH-RL (Richtlinien 92/43/EWG) und Vogelschutz-RL (Richtlinie 2009/147 /EG).</p>
39.	<p><i>Begründung gegen die Planung</i></p> <p><i>- Autobahnkreuze können ausgebaut und verbessert werden</i></p>	<p>Dieser Sachverhalt wird nicht als Begründung für den Lückenschluss der A 33 Nord herangezogen. Der Neubau der A33 begründet sich nicht ausschließlich durch eine Engpassbeseitigung, vielmehr bildet die A33 entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden und</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Negative Auswirkungen auf die OD der L87</i> - <i>Für die B 51, L 87 und L109 ergeben sich keine Abnahmen beim überregionalen Durchgangsverkehr</i> - <i>Großteil des LKW-Durchgangsverkehr entsteht, da die L 190 und die L 87 mautfrei sind</i> 	<p>verbindet so die Metropolregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main. Des Weiteren werden durch die A33 Nord besonders die Ortsdurchfahrten Icker, Rulle und Venne wirksam entlastet. Außerdem können durch einen geschlossenen Autobahnring um das Oberzentrum Osnabrück die Verkehrsströme insbesondere bei Störungen wie z.B. Unfällen oder Baustellen deutlich besser gelenkt werden.</p> <p>Diese Funktion der großräumigen Nord-Süd-Verbindung und die Entlastung der o.g. Ortsdurchfahrten kann durch den Ausbau der Autobahnkreuze und Anschlussstellen nicht erreicht werden.</p> <p>Die Umlegungsberechnungen haben gezeigt, dass sich hier zusätzliche Belastungen und Entlastungen nahezu ausgleichen. Für die L 87 wird eine Entlastung von 200 Kfz/24h im Vergleich zum Netzfall ohne A33 Nord berechnet (siehe Unterlage 22.1, Abbildung 11, Seite 27).</p> <p>Das Zitat aus dem Erläuterungsbericht Punkt 3.2.1 Variantenübersicht der Unterlage 1 bezieht sich auf den Netzfall 0+, bei dem der Lückenschluss der A33 nicht enthalten ist. Weiter ist dort beschrieben, dass die Variante 0+ „wegen erheblichen Zielerfüllungsabweichungen“ frühzeitig ausscheidet.</p> <p>Zudem ist in der Verkehrsuntersuchung der Planfeststellungsunterlagen S.29 dargestellt, dass beim Netzfall 1+ „im Vergleich zum Netzfall 0+ [...] eine Konzentration des Durchgangsverkehrs auf das Autobahnnetz festgestellt werden“ kann und „im untergeordneten Netz [...] kaum noch überregionaler Durchgangsverkehr zu erwarten“ ist.</p> <p>Gemäß Anlage 4.2 und S.28 des Erläuterungsberichts der Verkehrsuntersuchung sind durch die A33-Nord Schwerverkehrsentlastungen auf der B68, B218, L109 und L87 zu erwarten.</p> <p>Eine Mautflucht ist nicht bekannt.</p>
40.	<p>3.1.3 - Kritik der Planungsziele <i>Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Erreichbarkeit im derzeit peripheren Raum (nord-) östlich von Osnabrück ist nicht erforderlich</i></p>	<p>Für den Bau der A33-Nord sind im Vorfeld der Planung Verkehrsuntersuchungen durchgeführt worden, die zu dem Ergebnis kommen, dass aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Steigerung der Verkehrsbelastungen der Neubau dringend erforderlich ist.</p> <p>Durch die vorgesehene Streckencharakteristik werden die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und auch die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sowohl in Osnabrück als auch auf der A30 erheblich gesteigert. Die Verkehrsqualität wird zudem für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert.</p> <p>Des Weiteren werden durch die A33 Nord besonders die Ortsdurchfahrten Icker, Rulle und Venne wirksam entlastet.</p>
41.	<p>3.1.3.1 Alternativen prüfen wie z.B. Ausbau des Bahn und ÖPNV Netzes</p> <p><i>Es sollen weitere Alternativen zur Autobahn berücksichtigt werden.</i></p> <p><i>Güterverkehr muss auf die Schiene</i></p> <p><i>Reaktivierung vorh. Eisenbahninfrastruktur, Intelligentes P&R-System, Ausbau der Fahrradinfrastruktur etc.</i></p> <p><i>Es sollen klimafreundliche Alternativen geplant werden.</i></p> <p><i>Eine ausführliche Prüfung von verkehrlichen Alternativen ist nicht richtig vollzogen.</i></p> <p><i>Wofür benötigt man immer mehr Straßen bei sinkender Bevölkerung</i></p>	<p>Die Entscheidung darüber, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser etc.) umgelegt wird, obliegt ausschließlich den parlamentarischen Gremien.</p> <p>„Die Bundesregierung ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschienenwege: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Bundesverkehrswegepläne (BVWP). Ein Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthält alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte sowie den Erhaltungsbedarf. [...]</p> <p>Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist. Der Aus- und Neubaubedarf wird auf Basis des in Verkehrsprognosen vorhergesagten Verkehrsaufkommens ermittelt.</p> <p>Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.“ (Quelle: BMDV)</p>
42.	<p><i>Der Ausbau des ÖPNV unter Berücksichtigung des demografischen Wandels in der Region findet in den Planungen keine Berücksichtigung.</i></p>	<p>Die allgemeinen Entwicklungen im Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) wurden bei der Verflechtungsprognose der BVWP berücksichtigt.</p>
43.	<p><i>Wofür benötigt man immer mehr Straßen bei sinkender Bevölkerung</i></p>	<p>Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist. Der Aus- und Neubaubedarf wird auf Basis des in Verkehrsprognosen vorhergesagten Verkehrsaufkommens ermittelt. Im BVWP erfolgte eine Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2050. Für diesen Zweck wurde eine spezielle Verkehrsverflechtungsmatrix 2050 erarbeitet, der die Raumordnungsprognose 2050 zugrunde gelegt wurde. Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.“ (Quelle: BMDV)</p>
44.	<p>3.2 Finanzierungsvorbehalt, Finanzierungsausfall</p>	
45.	<p>3.2.1 Finanzen werden in Coronazeiten dringender gebraucht/ + Verschwendung Steuergelder</p> <p><i>Steuergelder sollen nicht für teure und klimaschädliche Autobahnen ausgegeben werden.</i></p> <p><i>In den schwierigen Corona Zeiten sind Fehlentscheidungen, bezgl. Verschwendung von Steuergeldern, nicht wirklich vertretbar.</i></p>	<p>Die Baumaßnahme ist im derzeit gültigen Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Somit sind die zu erwartenden Kosten im Bundeshaushalt veranschlagt und werden den Erfordernissen entsprechend zweckgebunden verwendet.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<p>Die Verschwendung finanzieller (und natürlicher) Ressourcen für den Bau eines antiquierten Autobahnprojekts in Zeiten des Klimawandels ist eine katastrophale Fehlinvestition.</p> <p>Das Geld kann jetzt in der Coronakrise besser eingesetzt werden.</p>	
46.	<p>3.3 Nullplusvariante Verkehrliche Engpässe lassen sich weit unter dem Niveau eines Autobahnneubaus zufriedenstellend lösen.</p> <p>Ausbau und Verbesserung bereits vorh. Autobahnen und Straßen</p>	<p>Für den Bau der A33-Nord sind im Vorfeld der Planung Verkehrsuntersuchungen durchgeführt worden, die zu dem Ergebnis kommen, dass aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Steigerung der Verkehrsbelastungen der Neubau dringend erforderlich ist.</p> <p>Durch die vorgesehene Streckencharakteristik werden die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und auch die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sowohl in Osnabrück als auch auf der A30 erheblich gesteigert. Die Verkehrsqualität wird zudem für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert.</p> <p>Der Ausbau des vorh. Straßennetzes ist aus technischer und verkehrsplanerischer Sicht keine realisierbare Alternative.</p>
47.	<p>das Ziel der A 33 Nord kann auch unter Berücksichtigung von Abstrichen durch den sechsstreifigen Ausbau der A30 erreicht werden</p>	<p>Die verkehrlichen Wirkungen durch die A 33 Nord sind in der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22) aufgeführt und dort im Kapitel 7 zusammengefasst. Durch den Lückenschluss zur A1 werden die Kapazitätsreserven auf der A1 und der A 30 erhöht. Die Ortsdurchfahrten, insbesondere Icker, Rulle und Venne würden beim alleinigen Ausbau der A30 zukünftig deutlich überlastet sein. Zudem würden ohne den Bau der A33 keine innerstädtischen Entlastungseffekte im Stadtgebiet Osnabrück erreicht werden.</p> <p>Zusätzlich zu den zuvor genannten Entlastungseffekten der Ortsdurchfahrten verringern sich bei einem Bau der A33 die Unfallkostenraten um rund 5% und die Fahrtzeiten um rund 2,8%.</p>
48.	<p>Verbesserung der Infrastruktur ist nicht erforderlich</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unfallgeschehen ist nicht dokumentiert - Verschlechterung der Wohnumfeldfunktion im Bereich der Trasse - Verkehrsentslastung der Herausnahme der OD der B 68 - Vorzeitige Abstufung der B 68 - Gelegentliche Engpässe können durch OU beseitigt werden - Keine OD i. Z der L 109 - Nord-Ost-Raum Osnabrück ist verkehrlich sehr gut erreichbar 	<p>Die Unfallkosten wurden in der VUS auf S. 33 gegenübergestellt.</p> <p>Im Außenbereich ist die Anzahl der Betroffenen kleiner als in Wohngebieten.</p> <p>Die B68 ist maßgeblich bestimmt durch Quell- und Zielverkehre, die innerstädtische Ortsdurchfahrt von Osnabrück wird nur geringfügig (ca. 1%) entlastet.</p> <p>Die vorzeitige Umstufung der B68 ist ein eigenständiges Verfahren und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.</p> <p>Die Notwendigkeit der A33-Nord ergibt sich aus verschiedenen Kriterien, davon ist ein Teilaspekt die Entlastung der Ortsdurchfahrten.</p> <p>Eine Ortsumgehung ist keine Variante des Autobahnbaus, der Verkehr zwischen Metropolenregionen kann gemäß der „Richtlinie für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) nicht über das nachgeordnete Netz abgewickelt werden.</p> <p>Zwar handelt es sich straßenrechtlich nicht um eine OD. Allerdings ist hier das Umfeld und die daraus resultierende Nutzung der Straßenräume durch schwache Verkehrsteilnehmer mit einer OD vergleichbar. So sind neben Wohnhäusern auch ein Nahversorger und zahlreiche soziale, schulische und Freizeiteinrichtungen angesiedelt (Sportplatz, Turnhalle, Solveigs Hof). In dem Bereich ist die L 109 auch Schulweg für Grundschüler der St. Bernhard-Schule und des Schulzentrums in Wallenhorst. Des Weiteren besteht Querungsbedarf über die L 109 zwischen dem Außenwohnbereich und dem Zentrum von Rulle und um den einseitigen Rad- und Gehweg auf der Südseite der L 109 zu erreichen. Die erhöhte Anforderung an die Verkehrssicherheit, die aus den beschriebenen Nutzungen an das Straßenumfeld gestellt sind, werden auch durch die verkehrsbehördlich angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h bzw. 70 km/h sowie die Bedarfs-LSA am St.-Bernhards-Weg dokumentiert.</p> <p>Die A33-Nord bildet entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden und verbindet so die Metropolenregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main.</p>
49.	<p>3.4 - Verstoß gegen Richtlinien, europäisches Recht Die geplante Baumaßnahme widersetzt sich den europäischen Richtlinien.</p> <p>Der Autobahnbau verstößt gegen EU Recht.</p>	<p>Die Trasse der A 33 Nord durchquert das FFH-Gebiet "Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück" auf einer Länge von ca. 2 km. Aus diesem Grund wurde die Unterlage "Formblatt für die Mitteilung von Informationen an die Europäische Kommission gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Habitat-Richtlinie" erstellt. Die EU-Kommission wird die Unterlagen prüfen und eine Stellungnahme dazu abgeben.</p>
50.	<p>Seit 2017 verlangt das Gesetz der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), dass die Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf das globale Klima untersucht werden müssen.</p> <p>Seit drei Jahren besteht die gesetzliche Verpflichtung aus dem UVPG und dem KSG (Bundesklimagesetz), dass mögliche Veränderungen des Klimas untersucht werden müssen.</p>	<p>Im Zuge der Änderung der europäischen UVP-Richtlinie wurde auch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Datum vom 16.Mai 2017 angepasst. Eine Abstimmung der beizubringenden Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der A33-Nord erfolgte jedoch bereits am 09.12.2014., somit ist das Vorhaben nach dem alten Recht weiterzuführen.</p> <p>Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.</p>
51.	<p>Warum muss die Autobahn durch ein europäisch geschütztes Gebiet verlaufen?</p>	<p>Im Raumordnungsverfahren zur A 33 wurde der im Feststellungsentwurf geplante Trassenverlauf durch das FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ als Vorzugsvariante festgelegt. Diese Festlegung erfolgte unter Abwägung unterschiedlichster Belange. Mit ausschlaggebend für die gewählte A 33-Trasse sind geringere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch, wie z.B. Überbauung von Wohnhäusern und deutlich höhere Immissionen im Vergleich zu den Varianten und Alternativen, die außerhalb des FFH-Gebietes verlaufen, sh. Unterlage 21.1.1.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
52.	<i>Recht auf Eigentum wird verletzt</i>	<p>Die Planung und Planfeststellung für die A33-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen orientieren sich an dem im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und in den anderen gesetzlichen Vorschriften geregelten Planungsleitsätzen.</p> <p>Die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange sind im Zuge der Planung in angemessener Weise in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>Diese Gesamtabwägung der Vorhabenträgerin hat dazu geführt, dass das Vorhaben A33-Nord auf der diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Linienführung zu verwirklichen ist. Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen nicht unverhältnismäßig ist.</p> <p>Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Straßenbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen.</p> <p>Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.</p>
53.	3.5 Verstoß gegen Nachhaltigkeitsstrategie	Die pauschale Einwendung bzgl. des Verstoßes gegen die Nachhaltigkeitsstrategie des BMUV ist nicht begründet und kann nicht nachvollzogen werden.
54.	<i>Zuwachs der Siedlungs- und Verkehrsfläche soll bis zum Jahr 2030 auf weniger als 30 Hektar begrenzt werden</i>	<p>Der Bau der A33-Nord ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen.</p> <p>Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme der A33-Nord in den Bedarfsplan bestimmt. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 (2) des Gesetzes über den Ausbau der Bundesstraßen für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.</p> <p>Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Straßenbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen.</p> <p>Im Zeitraum von 2018 bis 2021 nahm die Siedlungs- und Verkehrsfläche im Durchschnitt um 55 Hektar pro Tag zu. Seit dem Jahr 2000 hat sich die tägliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche etwa halbiert. Grund dafür waren geschärfte Regelungen im Bau- und Planungsrecht, größere Anstrengungen in den Ländern und Gemeinden, eine verhaltene konjunkturelle Entwicklung und der demografische Wandel. (Quelle: Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-siedlungs-verkehrsflaeche#wie-ist-die-entwicklung-zu-bewerten)</p>
55.	3.6 wenige Minuten Zeitersparnis widersprechen Verkehrswende <i>Zerstörung eines FFH-Gebietes für eine „angenommene“ Zeitersparnis ist falsch</i>	<p>Die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen durch die Realisierung der A 33 Nord sind im Kapitel 4.4 der Unterlage 22.1 Verkehrsuntersuchung beschreiben, welche nachfolgend kurz zusammengefasst werden.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung belegt, dass durch die A 33 Nord eine große <u>Bündelungswirkung</u> entsteht und große Verkehrsmengen auf die leistungsfähigen Streckenabschnitte des Autobahnnetzes verlagert werden.</p> <p>Hinsichtlich der berechneten <u>Verkehrsqualität</u> wurden insbesondere auf den hoch belasteten Abschnitten der A 1 und A 30 im Osnabrücker Ballungsraum größere Kapazitätsreserven ermittelt als ohne die A 33 Nord.</p> <p>Bei dem Kriterium <u>Verkehrssicherheit</u> werden die rechnerischen Unfallkosten nach dem Verfahren der Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN) ermittelt. Mit der A 33 Nord werden insgesamt rund 5% geringere <u>Unfallkostenraten</u> berechnet. Hier zeigt sich, dass Autobahnabschnitte im Vergleich zu Landstraßen im Regelfall ein deutlich höheres Sicherheitsniveau aufweisen.</p> <p>Durch die A 33 Nord konnten ausreichende Verkehrsverlagerungen aus den <u>Ortsdurchfahrten</u> Rulle und Icker nachgewiesen werden.</p> <p>Bzgl. der <u>Fahrzeiten</u> konnte nachgewiesen werden, dass im Untersuchungsbereich durch die A 33 Nord die Fahrzeiten um 2,8 % geringer ausfallen.</p> <p>Mit dem Bau der A 33 Nord entsteht ein <u>geschlossener Autobahnring</u> um Osnabrück. Insbesondere bei Störungen wie z.B. Unfällen oder Baustellen können dadurch die Verkehrsströme deutlich besser gelenkt werden.</p>
56.	3.7 Existenz des Hollager Ziegelwerkes bedroht	<p>Die im Trassenverlauf ausgewiesenen Vorranggebiete für die Rohstoffgewinnung sind dem Antragsteller bekannt. Hierbei handelt es sich um mehrere Tonabbaugebiete (Gruben).</p> <p>Der Neubau der A33 greift südlich in das benannte Abbaugelände ein. Es ist vorgesehen im Zuge der Bautätigkeit den gewonnenen Tonstein dem Wirtschaftskreislauf zuzuführen.</p>
57.	3.8 Irreversibilität <i>Ein Rückbau der Trasse ist aus Kostengründen nicht denk- und vermittelbar.</i>	Ein Rückbau der Trasse ist nicht vorgesehen.
58.	3.9 zu wenig Menschen profitieren vom Bau <i>Unternehmen und Menschen, die von dem Lückenschluss profitieren sind nicht in ausreichender Menge vorhanden.</i>	Der Neubau der A33 begründet sich entsprechend ihrer Netzfunktion durch die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden und verbindet so die Metropolenregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main. Des Weiteren werden durch die A33 Nord besonders die Ortsdurchfahrten Icker, Rulle und Venne wirksam entlastet.
59.	4. Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung	
60.	4.1 Die Prognose berücksichtige offensichtlich nicht die rückläufige demographische Entwicklung, <i>die künftigen Treibstoffpreise und die durch den weiteren Klimawandel notwendigen Restriktionen.</i>	<p>Grundlage der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI.</p> <p>In der Verflechtungsprognose sind die bundeseinheitlichen Strukturdaten wie Demographie und wirtschaftliche Entwicklung hinterlegt.</p>
61.	<i>Die Prognose berücksichtigt nicht, dass im Rahmen der erklärten Klimaschutzziele der Bundesregierung und der europäischen Union der Individualverkehr sich zwangsläufig in den kommenden Jahren vermindern muss und der Güterfernverkehr vermehrt auf die Schiene verlagert werden muss</i>	Allgemeine Entwicklungen und Tendenzen wurden in der Verflechtungsprognose zum BVWP berücksichtigt. Zudem erfordert die Erfüllung der Klimaschutzziele nicht zwingend eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, sondern „nur“ eine Abwicklung mit reduzierten Schadstoffemissionen.
62.	<i>Individualverkehr ist auf dem Rückzug</i>	Allgemeine Entwicklungen und Tendenzen wurden in der Verflechtungsprognose zum BVWP berücksichtigt. Gemäß der aktuellen Verflechtungsprognose erhöht sich das Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs in den nächsten Jahren.
63.	4.2 Die Verkehrsprognose wird angezweifelt, (teilw. Verweis auf Ausführungen von Prof. Deiters)	Der Einwand zur Methodik der Verkehrsprognose kann so allgemein formuliert nicht nachvollzogen werden. Die Methodik der Verkehrsprognose wurde im Bericht ausreichend erläutert. Diese basiert auf fachlich anerkannten Methoden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<p>Die Verkehrsprognosen basieren zum Teil auf angenommenen Daten, die nicht nachvollziehbar sind. Zudem ist die Deutung von Datenmaterial fachlich nicht korrekt.</p> <p>Stadt Osnabrück bleibt nicht von Großteil des Durchgangsverkehrs verschont</p> <p>Verkehrsuntersuchung muss neu aufgestellt werden</p>	
64.	geringes überregionales Verkehrsaufkommen (13.000 Fz/Tag) rechtfertigt diese Autobahn nicht	<p>Der Bau der A33-Nord wird nicht allein durch den Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs begründet. Der berechnete Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs beträgt auf der A 33 Nord 42,8% und ist damit vergleichbar mit dem heutigen Durchgangsverkehrsanteil auf der A 30.</p> <p>Im Vergleich zum Netzfall 0+ (ohne Ausbau A33 Nord) kann eine Konzentration des Durchgangsverkehrs auf das Autobahnnetz festgestellt werden. Im untergeordneten Netz ist kaum noch überregionaler Durchgangsverkehr zu erwarten.</p>
65.	<p>Die Verkehrsprognosen basieren zum Teil auf angenommenen Daten, die aufgrund der aktuellen Entwicklungen nicht mehr nachvollziehbar sind. Zugrunde gelegt werden veraltete Daten aus Verkehrszählungen von 2015. Außerdem werden für die Prognosen die Annahmen aus BVWP mit einer Zunahme des Personenverkehrs um 3,5 % und des Güterverkehrs um 12,6 % bis 2030 zugrunde gelegt.</p>	<p>Prognosen, als Aussagen über zukünftige Zustände, Entwicklungen oder Ereignisse und damit auch Verkehrsprognosen sind immer Annahmen. Die gesamte Planung eines Projekts beruht daher zwangsläufig auf verschiedensten Annahmen, zu verschiedenen Bereichen. Entscheidend ist die Belegbarkeit der getroffenen Annahmen. Diese Belegbarkeit ist in der Verkehrsprognose gegeben (Unterlage 22).</p>
66.	Anteil des überregionalen Verkehrs auf der A33-Nord liegt nur zwischen 42 und 45 % und letztendlich fahren auf einer zukünftigen A33-Nord nur ca. 13.000 Kfz in Nord-Süd Richtung im Fernverkehr	Professor Deiters zitiert lediglich den überregionalen Durchgangsverkehr. Fernverkehr entsteht bzw. endet aber auch in der Region.
67.	Durchgangsverkehr auf der B68 durch Osnabrück kann eine A33-Nord nicht aufnehmen, da dieser unter 1% liegt	Der zitierte Durchgangsverkehr ist lediglich der überregionale Durchgangsverkehr. Entlastungseffekte sind aber auch im regionalen Durchgangsverkehr und sogar durch Verlagerungen von Quell-/Zielverkehren zu erwarten.
68.	A33-Nord kann nicht die gleiche verkehrliche Wirkung für den Verkehr erzielen, wie die A30 zwischen den Kreuzen Lotte und OS-Süd	<p>Die historischen Wirkungen der A30 sind nicht mit den Wirkungen der A33 Nord zu vergleichen. Hierbei ist ebenfalls der Nutzen für die Stadt Osnabrück durch einen geschlossenen Autobahnring im Falle einer Nutzungseinschränkung auf der BAB 1 und der BAB 30 zu sehen. Nach Fertigstellung des Lückenschlusses ist ein Ausweichen sowohl für den Nord-Süd Verkehr wie auch den Ost-West Verkehr gegeben, ohne das Stadtgebiet und die umliegenden Gemeinden zu belasten. Mit Fertigstellung der A 33 Nord werden auf dem Streckenabschnitt zwischen dem AK Osnabrück-Süd und der B51 OU Belm mit einer Länge von 7 km 4 Anschlussstellen vorhanden sein.</p>
69.	Weit mehr als die Hälfte des zukünftigen Verkehrsaufkommens entfällt auf den Quell- und Zielverkehr innerhalb der Region Osnabrück	Es entfallen 15.000 Kfz/24h auf den überregionalen Durchgangsverkehr. Quell- und Zielverkehr in/aus der Region kann aber auch teilweise dem Fernverkehr zugeschrieben werden, wenn er nicht in der Region verbleibt, sondern weiter entfernt liegende Ziele ansteuert bzw. von dort kommt. Somit ist nicht nur der in der VUS dargestellte überregionale Durchgangsverkehr, sondern auch Teile des Quell- und Zielverkehrs dem Fernverkehr (bzw. Bundesfernstraßenverkehr) zuzuordnen.
70.	Stadtentwicklungen und Planungen wurden nicht berücksichtigt	Die potenziellen gewerblichen Bauflächen wurden im Rahmen der Erstellung der Verkehrsmengenprognose abgefragt und entsprechend bereits in der Prognose des Netzfalls 0+ berücksichtigt. Dabei ist in einem globalen Netz wie der A33 Nord auch zu berücksichtigen, dass neuen Bauflächen nur teilweise Mehrverkehr im Gesamtnetz erzeugen. Die Betrachtung eines Einzelstandortes wie der zitierten Umwandlung der Limberg-Kaserne und daraus resultierender Mehrverkehre auf der K 316 ist nicht ursächlich der A33 Nord zuzuschreiben
71.	Für diese Berechnung gelten als Grundlage die RLS-19	Da die Einleitung des PF-Verfahren vor dem 01.03.2021 erfolgt ist, sind die Berechnungen unter Verwendung der RLS-90 durchzuführen. Im Übrigen erfolgten Berechnungen für das nachgeordnete Netz mit dem genannten Kriterium. Allerdings liegt das hier betrachtete Objekt nicht in einem Abschnitt für den eine Verkehrszunahme ermittelt wurde, so dass hier keine Berechnung zu erfolgen hatte.
72.	<p>Der Lückenschluss ist eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 „Anwendungsbereich“ der 16. BImSchV.</p> <p>Der Lückenschluss ist damit auch für die Betroffenen der Lärmauswirkungen der BAB33 im bisher hergestellten Teil dieser Autobahn ein erheblicher Eingriff [...]. Ein solcher Eingriff liegt vor, wenn sich die Funktion des Verkehrsweges wesentlich ändert. Dabei genügt es, dass sich die bauliche Änderung auf die Leistungsfähigkeit der Straße bezieht. [...]</p>	<p>Gemäß der Verkehrsuntersuchung zum Bau der A 33 Nord, nimmt der Verkehr auf dem Abschnitt in dem das betreffende Objekt liegt um weniger als 5 % zu. Damit ist abweichend von der Berechnung für den benachbarten Abschnitt (A 33 südlich AK Osnabrück-Süd (bis AS Harderberg)) keine Pegelzunahme um > 0,2 dB(A) zu erwarten und damit unerheblich. Grundlage für dieses Vorgehen ist die Verfügung „Lärmzuwachs im Bestandsnetz als Folge eines Straßenbauvorhabens, Fassung 02/2019“ der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Gem. den entsprechenden Hinweisen zur Verfügung gilt:</p> <p><i>Das Abschneidekriterium von 0,2 dB(A) entspricht einer DTV-Zunahme von 5 % bei gleichbleibenden SV-Anteilen und wird wie folgt begründet:</i></p> <p><i>a) Nach dem Stand des Wissens zur Wahrnehmung von Pegeldifferenzen liegt der gerade noch hörbare Unterschied im Lautheitsempfinden zweier Geräusche bei 1 dB (entspricht DTV + 25,9 %). Der gewählte Filter liegt damit deutlich unterhalb der Hörbarkeitsschwelle.</i></p> <p><i>b) Im Rahmen der Prognose-Berechnung entstehen kleine Veränderungen der Verkehrsmengen auch modellbedingt (z.B. durch Rundung oder unterschiedlich verlaufende Iterationsprozesse). Im Bereich dieser marginalen Pegelerhöhungen ist der gerichtlich geforderte eindeutige Ursachenzusammenhang zum planfestgestellten Straßenbauvorhaben nicht gegeben.</i></p> <p><i>c) Selbst, wenn eine solche marginale rechnerische Erhöhung des Beurteilungspegels ihre Ursache im planfestgestellten Straßenbauvorhaben haben sollte, wäre sie nur dann als erheblich anzusehen, wenn die Lärmvorbelastung ihrerseits bereits von so hoher Intensität wäre, dass sie sich dem Grad der Gesundheitsgefährdung näherte oder diesen gar erreicht hätte. In diesen Fällen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass bereits aufgrund der gegebenen</i></p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		<p><i>Vorbelastung angemessenes Wohnen im Gebäude mithin nur gewährleistet ist, wenn hinreichender passiver Schallschutz besteht. In diesen Situationen erscheint es deshalb gerechtfertigt, die ohnehin nur marginale rechnerische Erhöhung des Lärmpegels um maximal 0,2 dB(A) allgemein als zumutbar zu werten.</i></p> <p>Auch wenn im benachbarten Abschnitt eine Erhöhung vorliegt, liegt sie doch im Abschnitt, in dem sich das Objekt des Einwenders befindet, nicht vor, so dass dort keine detaillierte Untersuchung vorzunehmen ist. Darüber hinaus wurde bereits durch die bereits erfolgten überschlägigen Berechnungen belegt, dass am Objekt des Einwenders die Immissionsrichtwerte eingehalten werden und damit dort keinesfalls Einzelpunktbeurteilungen oder aber Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden, da keine Beurteilungspegel > 70 / 60 dB(A) (Tag/Nacht) vorliegen.</p>
73.	<i>Verkehrszählungen auf der BAB 33 der letzten 10 Jahre sind zugänglich zu machen</i>	An der A 33 befindet sich zwischen den Anschlussstellen Harderberg und Borgloh/Kloster Oesede die Dauerzählstelle Handorf (3448). Die Ergebnisse der letzten 10 Jahre sind auf der Internetseite der BAST für jeden frei zugänglich. https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html
74.	<i>nördlicher Lückenschluss zur BAB 1 ist zu berücksichtigen</i>	Die Verkehrsprognose berücksichtigt den nördlichen Lückenschluss zur A 1. Die schalltechnische Untersuchung des Bestandsnetzes wurde in Unterlage 17.1.4 ausführlich behandelt. Zusätzlich wird auf die lfd. Nr. 306.1 dieser Stellungnahme verwiesen.
75.	<i>Woher resultiert die Angabe, dass die Zunahme des SV im Untersuchungsraum mit 20% angenommen wird und damit deutlich über der in Punkt 4.1 des Verkehrsgutachtens angegebenen Zuwachsrate von 12,6%</i>	Die Berechnungsschritte der Prognose sind im Gutachten beschrieben. Neben der Berücksichtigung der allgemeinen Zuwachsraten aus der Bundesverkehrswegeplanung (12,6% Zuwachs im Schwerverkehr) wurden auch regionale Entwicklungen (Bevölkerungsprognosen und Bauflächenentwicklungen) sowie überregionale Verlagerungen in den Untersuchungsraum auf Grund der indisponiblen Maßnahmen berücksichtigt (siehe Seite 13f in der VUS). Aus diesen Berechnungsschritten resultiert der beschriebene Gesamtzuwachs in den Matrizen des Verkehrsmodells A33 Nord. Der Anteil des Schwerverkehrs an der Gesamtverkehrsbelastung der A33 Nord ist nicht mit den Zuwachsraten der Gesamtmatrix zu vergleichen.
76.	<i>verfälschte Ergebnisse bei den Verkehrserhebungen</i>	Die Verkehrsprognose wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt.
77.	<i>„verkehrliche Ziele“ aus dem Verkehrsgutachten des Vorentwurfs sind zu hinterfragen</i>	Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde die Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben. Die Verkehrsuntersuchung des Vorentwurfs ist in diesem Planfeststellungsverfahren nicht relevant.
78.	<i>Untersuchung möglicher Maßnahmen im untergeordneten Netz</i>	Eine Maßnahmenuntersuchung im untergeordneten Netz ist nicht Aufgabe der VUS.
79.	<i>Verträglichkeit ergibt sich beim zukünftig verfügbaren Netz</i>	Das wurde im Netzfall 0+, außer der Maßnahmen im untergeordneten Netz berechnet. Dass die A33 Nord auch im untergeordneten Netz Verbesserungen bewirkt, ist keine Planrechtfertigung, sondern eine regionale/lokale Wirkung.
80.	<i>simulierte Betrachtung eines Unfalls auf der A 1 als Notwendigkeit für den Bau der A 33 darf nicht herangezogen werden</i>	Die simulierte Betrachtung eines Unfalls auf der A1 rechtfertigt nicht den Bedarf der A33-Nord, sondern ist als ein regional/lokaler Effekt eines geschlossenen Autobahnringes anzusehen.
81.	<i>Auswirkungen der A 33 Nord sowie der B 51n einschl. der Tatsache, dass die L 87 und die L 109 nicht mautpflichtig sind, wurde nicht einbezogen</i>	Eine Maut wurde als Streckenwiderstand auf den entsprechenden Abschnitten berücksichtigt.
82.	<p>4.3 Verkehr auf L109</p> <p><i>Die L109 würde beim Bau der A33-Nord zu einem Zubringer werden.</i></p> <p><i>Verkehr zu den Anschlussstellen wird massiv zunehmen.</i></p>	<p>Die Modellberechnungen haben ergeben, dass sich mehr Verkehr von der L 109 verlagert, als zusätzlicher Verkehr hinzukommt. Insgesamt resultiert somit eine Reduzierung der Verkehrsmengen auf der L 109. Das Ergebnis dieser Berechnungen ist aus folgenden Gründen plausibel.</p> <p>Die Anschlussstelle an der L 109 in Icker wird künftig von Verkehrsteilnehmern aus den Ortsteilen Belm-Icker und teilweise aus Wallenhorst-Rulle genutzt werden. Insbesondere für Fahrtbeziehungen Richtung A 1 Norden und A33 Süden sowie A 30 Osten. Verkehre in/aus Richtung Wallenhorst und B 68, die derzeit die L 109 nutzen und Ziele über das Autobahnnetz in südöstlicher und östlicher Richtung anfahren (z.B. Bielefeld oder Hannover), wird mit der A33 Nord das neue AD A 1 / A33 Nord genutzt.</p> <p>Laut Verkehrsuntersuchung wird die L109 zwischen Rulle und Icker in der Prognose 2030 nach dem Bau der A33-Nord im Vergleich zum Netzfall 0+ um etwa 2900 Kfz/24 h entlastet. Damit verbessert sich die Situation für den landwirtschaftlichen Verkehr.</p> <p>Zwischen Icker und der K342 ist die Verkehrsbelastung gemäß Prognose 2030 nach dem Bau der A33-Nord mit 4.100 Kfz/24h im Vergleich zum Netzfall 0+ mit 4.200 Kfz/24h minimal geringer.</p>
83.	<p>4.4 Die Verkehrsprognose berücksichtigt die Pandemie und damit den Rückgang der Arbeitswege nicht.</p> <p><i>Pendlerströme werden erheblich verringert</i></p> <p><i>Mengenberechnungen sind daraufhin anzupassen und zu erneuern.</i></p> <p><i>Analyse der veränderten Verkehrsströme aufgrund der Covid19-Pandemie fehlt in den Unterlagen</i></p>	Dies konnte zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung und der Prognosen nicht berücksichtigt sein. Die konkreten Auswirkungen aufgrund veränderter Arbeitsformen sind auch jetzt noch nicht belastbar quantifizierbar. Den dargestellten Reduzierungen stehen auch zusätzlich zu erwartende Verkehre wie z.B. weiterer Anstieg der Lieferfahrten durch Online-Handel gegenüber.
84.	<p>4.5 Neue Straßen produzieren mehr Verkehr</p> <p><i>Induzierter Verkehr</i></p> <p><i>Bau neuer Straßen führt zu Verkehrszunahmen.</i></p> <p><i>Das durch den Ausbau erhöhte Verkehrs-aufkommen wird weitere Folgekosten nach sich ziehen und noch mehr KFZ-Verkehr auf die Straßen bringen</i></p> <p><i>Verbesserte Infrastruktur zieht mehr Verkehr nach sich</i></p> <p><i>Förderung des motorisierten Individualverkehrs</i></p>	<p>Der Verkehr auf der A33 Nord ist überwiegend auf Verkehrsverlagerungen zurückzuführen. Der angesprochene induzierte Verkehr ist in den allgemeinen Ansätzen der BVWP enthalten.</p> <p>Die Baumaßnahme ist im Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Der Aufnahme des vorliegenden Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt auch eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In diese Bewertung fließen u. a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG., Prognose der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit, Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
85.	<i>Entlastung der OD ist kein zwingender Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne von §34 Abs. 4 BNatSchG</i>	<p>Der Verkehr auf der A33 Nord ist überwiegend auf Verkehrsverlagerungen zurückzuführen. Der angesprochene induzierte Verkehr ist in den allgemeinen Ansätzen der BVWP enthalten.</p> <p>Die Baumaßnahme ist im Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Der Aufnahme des vorliegenden Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt auch eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In diese Bewertung fließen u. a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG., Prognose der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit, Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung belegt, dass durch die A 33 Nord eine große Bündelungswirkung entsteht und große Verkehrsmengen auf die leistungsfähigen Streckenabschnitte des Autobahnnetzes verlagert werden.</p> <p>Mit der A 33 Nord werden insgesamt rund 5% geringere Unfallkostenraten berechnet. Hier zeigt sich, dass Autobahnabschnitte im Vergleich zu Landstraßen im Regelfall ein deutlich höheres Sicherheitsniveau aufweisen.</p> <p>Durch die A 33 Nord konnten ausreichende Verkehrsverlagerungen aus den Ortsdurchfahrten Rulle und Icker nachgewiesen werden.</p> <p>Bzgl. der Fahrzeiten konnte nachgewiesen werden, dass im Untersuchungsbereich durch die A 33 Nord die Fahrzeiten um 2,8 % geringer ausfallen.</p>
86.	4.6 Verkehrszählung muss aufgrund versch. fertiggestellter Maßnahmen (OU Belm, Teilabschnitt A30, Lückenschluss A33 zwischen Bielefeld und Borgholzhausen) erneuert werden	Bei der Verkehrsprognose wurden alle sogenannten indisponiblen Maßnahmen, die innerhalb des festgelegten Prognose-Zeitraums als sicher anzunehmenden Entwicklungen sowie bereits in der Umsetzung befindliche Maßnahmen, berücksichtigt.
87.	<i>mehrere Logistikerweiterungen in und um Osnabrück, Entwicklung des Gewerbegebiets in Belm</i>	<p>Die potenziellen gewerblichen Bauflächen wurden im Rahmen der Erstellung der Verkehrsmengenprognose abgefragt und entsprechend bereits in der Prognose des Netzfalls 0+ berücksichtigt. Dabei ist in einem globalen Netz wie der A33 Nord auch zu berücksichtigen, dass neuen Bauflächen nur teilweise Mehrverkehr im Gesamtnetz erzeugen.</p> <p>Das KV-Terminal soll LKW-Verkehr durch entsprechende Verlagerung auf die Schiene reduzieren.</p> <p>Die Betrachtung eines Einzelstandortes wie der zitierten Umwandlung der Limberg-Kaserne und daraus resultierender Mehrverkehre auf der K 316 ist nicht ursächlich der A33 Nord zuzuschreiben. Daraus resultierende negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind dementsprechend in der mikroskopischen Betrachtung, also in diesem Fall in einer gesonderten Verkehrsuntersuchung zu analysieren.</p>
88.	<i>Daten der Verkehrszählung werden angezweifelt</i>	Die Zählungen zur Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung stammen aus dem Jahr 2015: Dabei handelt es sich um die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählungen, die an bis zu 8 Zähltagen zwischen April und Oktober durchgeführt werden. Einflüsse durch Baustellen usw. werden durch Plausibilitätskontrollen und die in den SVZ angewendete Hochrechnungsmethodik der Ergebnisse ausgeglichen. Darüber hinaus wurde bei den Umlegungsberechnungen im Modell ein störungsfreies Netz unterstellt, so dass die Ausgangsverkehrsbelastung des Netzmodells zur A33 Nord als valide angesehen werden kann.
89.	<i>VU muss aktualisiert werden SVZ 2015</i>	Die in Tabelle 1 enthaltenen Ergebnisse der SVZ geben den DTV (durchschnittlicher Jahresverkehr inkl. Sonn- und Feiertagen, Ferienwerktagen) wieder. Im Verkehrsmodell A33 Nord wird mit dem DTVw (Werktagsverkehr) gerechnet, der i.d.R. größer ist, als der DTV.
90.	<i>Abweichung der Ausgangsdaten</i>	Die in Tabelle 2 enthaltenen Ergebnisse der SVZ 2015 geben den DTV (durchschnittlicher Jahresverkehr inkl. Sonn- und Feiertagen, Ferienwerktagen) wieder. Im Verkehrsmodell A33 Nord wird mit dem DTVw (Werktagsverkehr) gerechnet, der i.d.R. größer ist, als der DTV. Somit sind die dargestellten Daten nicht vergleichbar.
91.	4.7 Eintrittswahrscheinlichkeit der Prognosen ist nicht nennbar	Angezweifelt wurde diese nicht. Es wurde lediglich ausgesagt, dass Prognosen immer nur auf Annahmen basieren, deren tatsächliche Entwicklung naturgemäß weder in die eine noch in die andere Richtung exakt vorhersagbar sind. Insofern sind auch die Ergebnisse einer Prognose davon abhängig.
92.	4.8 innerstädtische Entlastung von Osnabrück ist aufgrund gegenwärtiger Stärke, <1% des Gesamtverkehrs, irrelevant	<p>Der Neubau der A33 begründet sich nicht ausschließlich durch die Entlastung der innerstädtischen Straßen von Osnabrück, vielmehr werden durch diese Maßnahme besonders die Ortsdurchfahrten Icker, Rulle und Venne wirksam entlastet.</p> <p>Des Weiteren bildet die A33 entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden und verbindet so die Metropolenregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main.</p>
93.	<i>keine Entlastung der B68 zwischen Wallenhorst und Osnabrück</i>	Die B68 ist maßgeblich bestimmt durch Quell- und Zielverkehre, die innerstädtische Ortsdurchfahrt von Osnabrück wird nur geringfügig (ca. 1%) entlastet.
94.	4.9 – ausreichende Anbindung an Autobahnnetz	<p>Der Bau der A33-Nord ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen.</p> <p>Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme der A33-Nord in den Bedarfsplan bestimmt. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 (2) des Gesetzes über den Ausbau der Bundesstraßen für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.</p>
95.	4.10 Bitte um Zusendung der Ergebnisse der letzten Straßenverkehrszählungen	<p>An der A 33 befindet sich zwischen den Anschlussstellen Harderberg und Borgloh/Kloster Oesede die Dauerzählstelle Handorf (3448). Die Ergebnisse der letzte 10 Jahre sind auf der Internetseite der BAST für jeden frei zugänglich.</p> <p>https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html</p>
96.	4.11 Nullplusvariante ist bei den Fahrtweiten besser zu bewerten	Die Bewertung der Fahrzeiten und Fahrtweiten sind auch unter dem Aspekt zu bewerten, dass im Netzfall 1+ mehr Verkehr mit größeren Fahrtweiten in dem Teilnetz enthalten sind als in Netzfall 0+.
97.	Einflüsse der B51n ohne A 33-Nord	Die Wirkung der B51n ist im Netzfall 0+ berücksichtigt (siehe S. 14 der VUS: indisponible Maßnahme). Eine Bewertung der Wirkung ist nicht erforderlich.
98.	4.12 Variantenuntersuchung muss aufgrund ggf. veränderten Verkehrsdaten 2015-2019 erneuert werden	Die Ausgangsdaten der Fortschreibung der VUS 2018 stammen aus der SVZ 2015. Ein Vergleich mit den Daten aus der VUS 2015, die aus dem Jahr 2013 stammen ist auf Seite 10 dokumentiert.
99.	4.13 Anbindung an Tiefseehafen Wilhelmshaven, wo nur ¼ der prognostizierten Container umgeschlagen werden	Die Verkehrsmengenprognose berücksichtigt den zum Zeitpunkt der Erstellung vorliegenden Datenbestand. Die Entwicklung des Jade-Weser-Ports wurde in der allgemeinen Verkehrsmengenprognose bzw. Verflechtungsprognose berücksichtigt. Auch wenn die Entwicklung in den letzten Jahren nicht den Erwartungen entsprach, kann das Potenzial künftig weiterhin abgerufen werden. Eine Nichtberücksichtigung wäre somit ggf. mit einer zu geringen Prognose verbunden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
100.	4.14 Entlastung der A1 und A30 von nur 10.000-12.000 Kfz-Fahrten	Es entfallen 15.000 Kfz/24h auf den überregionalen Durchgangsverkehr. Quell- und Zielverkehr in/aus der Region ist aber auch teilweise dem Fernverkehr zuzuordnen, wenn er nicht in der Region verbleibt, sondern weiter entfernt liegende Ziele ansteuert bzw. von dort kommt. Somit ist nicht nur der in der VUS dargestellte überregionale Durchgangsverkehr, sondern auch Teile des Quell- und Zielverkehrs dem Fernverkehr (bzw. Bundesfernstraßenverkehr) zuzuordnen.
101.	4.15 aufgrund Ölverknappung wird die Fahrleistung drastisch zurückgehen	Der Einwand zur Methodik der Verkehrsprognose kann so allgemein formuliert nicht nachvollzogen werden. Die Methodik der Verkehrsprognose wurde im Bericht ausreichend erläutert. Diese basiert auf fachlich anerkannten Methoden.
102.	4.16 Kfz-Bestand geht erheblich zurück	Der Einwand zur Methodik der Verkehrsprognose kann so allgemein formuliert nicht nachvollzogen werden. Die Methodik der Verkehrsprognose wurde im Bericht ausreichend erläutert. Diese basiert auf fachlich anerkannten Methoden.
103.	4.17 bis 2030 in Osnabrück Stadtbahn	Der Einwand zur Methodik der Verkehrsprognose kann so allgemein formuliert nicht nachvollzogen werden. Die Methodik der Verkehrsprognose wurde im Bericht ausreichend erläutert. Diese basiert auf fachlich anerkannten Methoden.
104	5. Konkurrierende Fachplanungen	
105.	5.1 Ausbau der A30 muss berücksichtigt werden und ist ausreichend <i>Ausbau der A30 bringt Entlastung und wäre um ein Vielfaches besser in Bezug auf die Umwelt.</i> <i>Es ist nicht nachvollziehbar, dass durch einen 6-spurigen Ausbau der A30 keine Entlastungseffekte für die Straßen in Osnabrück eintreten sollen. Überregionaler Fernverkehr wird nicht mehr von der Autobahn abfahren und sich in das untergeordnete Straßennetz begeben.</i> <i>6-spuriger Ausbau kann Mehrverkehr problemlos bewältigen</i>	Der 6-spurige Ausbau der A 30 ist im Bundesverkehrswegeplan im „Vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung“ ausgewiesen. Die Maßnahme ist eine indisponible Maßnahme, d.h. es handelt sich um eine Maßnahme mit fortgeschrittenem Planungsstand bzw. die Maßnahme ist in einem Finanzierungsprogramm enthalten. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen kann durch die A 33 Nord sehr gut bewältigt werden. Aufgrund des geschlossenen Autobahnringes wird es nach dem Bau der A33 Nord im untergeordneten Netz bei Einschränkungen z.B. auf der A 30 weniger Ausweichverkehre geben.
106.	<i>Kapazität der künftig sechsstreifigen A 30 ist ausreichend</i>	Die Strecken der ausgebauten A30 weisen zwar eine ausreichende Kapazität auf, jedoch werden über sie die West-Ost Verkehre abgewickelt. Der Lückenschluss der A33 ist notwendig, da sie entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden bildet und so die Metropolregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main verbindet.
107.	<i>ausreichende Verkehrsqualität bei sechsstreifigem Ausbau der A1 und A30</i>	Der Neubau der A33 begründet sich nicht ausschließlich durch eine Engpassbeseitigung, vielmehr bildet die A33 entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden und verbindet so die Metropolregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main. Des Weiteren werden durch die A33 Nord besonders die Ortsdurchfahrten Icker, Rulle und Venne wirksam entlastet. Außerdem können durch einen geschlossenen Autobahnring um das Oberzentrum Osnabrück die Verkehrsströme insbesondere bei Störungen wie z.B. Unfällen oder Baustellen deutlich besser gelenkt werden.
108.	Aussage nicht nachvollziehbar: <i>„...sechsstreifiger Ausbau der A 30 (Null-Plau-Variante) wurde aufgrund unzureichender Zielerfüllung bzw. unzumutbarer Mehrlängen und Kosten bereits frühzeitig ausgeschieden</i>	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.
109.	<i>Woraus resultiert dann das nachfolgende Bewertungsergebnis: Mängel im Verkehrsablauf der A 30 weiterhin gegeben</i>	Die Aussage bezieht sich auf die Analysedaten, also die 4-streifige A 30. Es ist Fakt, dass diese nach wie vor (also 2013 und 2015) sehr hoch sind und deshalb zu Kapazitätsproblemen und Verkehrssicherheitsproblemen führen. Eine Bewertung des 6-streifigen Ausbaus in der Analyse ist nicht möglich, da diese noch nicht vorhanden ist.
110.	<i>Ausbau A30 muss aufgrund „Engpassbeseitigung“ vorgezogen werden</i>	Im BVWP enthaltene Projekte des vordringlichen Bedarfs sind unabhängig, ob sie mit dem Zusatz „mit Engpassbeseitigung“ bezeichnet sind, gleichwertig zu behandeln. Der 6-spurige Ausbau der A 30 ist eine indisponible Maßnahme und kann den Bau der A 33 Nord nicht ersetzen, da diese entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden bildet und so die Metropolregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main verbindet.
111.	<i>Einsatz einer Verkehrsbeeinflussungsanlage als Alternative zum Neubau</i>	Eine Verkehrsbeeinflussungsanlage ist keine Alternative zum Neubau der A 33- Nord, es kann jedoch als zusätzliches Instrument sinnvoll sein. Hierbei müsste die A30 im Bereich von Osnabrück und die A 33 im weiteren Verlauf berücksichtigt werden. Die Entscheidung über den Einsatz einer Verkehrsbeeinflussungsanlage kann im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht abschließend behandelt werden, jedoch wird der Vorhabenträger die Möglichkeit des Einsatzes im weiteren Verfahren prüfen.
112.	5.2 Einbeziehung weitere Planungen	Bei der Gesamtabwägung wurde der Flächenverlust, Beeinträchtigung der Natur und Landschaft etc. berücksichtigt. Wie unter der lfd. Nr. 308.48 benannt, werden für Fälle, in denen ein Flächenentzug über 5% der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, durch den Baulastträger ggf. Existenzgefährdungsgutachten in Auftrag gegeben.
113.	5.3 Masterplan 100% Klimaschutz <i>Ziele des Masterplans werden nicht berücksichtigt</i>	Aus der Verkehrsuntersuchung zur A 33 Nord wird deutlich, dass durch die Realisierung der A 33 Nord insbesondere im nördlichen Stadtbereich deutliche Verkehrsverlagerungen von innerstädtischen Straßen auf die A 33 erfolgen (U22.1, Anlage 4.1). Durch die Verkehrsverlagerung des Innerstädtischen „Stop & go-Verkehrs“ auf die Autobahn wird weniger CO2 ausgestoßen.
114	6. Varianten (Trassierung)	
115.	6.1 – Nordostvariante muss näher geprüft werden	Die Nord-Ost-Variante ist rund 68 % länger als die Vorzugsvariante, weist entsprechend höhere Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt auf, verursacht Mehraufwendungen von ca. 100 Mio. € und ist verkehrlich weniger wirksam. Aus den gleichen Gründen wurde sie bereits im Raumordnungsverfahren in voller Kenntnis der

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<i>Nordostvariante bleibt ungeprüft, obwohl sie kein FFH-Gebiet durchschneidet</i>	FFH-Problematik ausgeschlossen. Es liegen keine neuen Gründe oder Erkenntnisse vor, aus denen sich die Notwendigkeit ableiten ließe, diese Variante noch einmal vertieft zu betrachten.
116.	<i>wäre die in der FFH-Ausnahmeprüfung zum Neubau der A33 von Kortemeier&Brokmann beschriebene Nord-Ost-Alternative zu untersuchen. Die Zumutbarkeit dieser Alternative wurde seinerzeit verworfen, da diese bei den Mehraufwendungen von ca. 50 Mio. € verursachen würde. Was damals noch unverhältnismäßig erscheinen konnte, dürfte sich bei den aktuellen Projektkosten wohl relativieren.</i>	Beide Varianten wurden bereits im ROV mit den gleichen Argumenten und unter voller Kenntnis der FFH-Problematik ausgeschlossen. An dieser Sachlage hat sich nichts geändert. Die Null-Plus-Variante erfüllt die verkehrlichen Ziele nicht und die Nord-Ost-Variante führt zu unzumutbaren Mehrlängen und Mehrkosten sowie Zerschneidungseffekten für Natur- und Landschaft. Kostensteigerungen wie sie jetzt bei der Vorzugsvariante eingetreten sind, sind auch bei der Nord-Ost-Alternative zu erwarten.
117.	6.2 - AS Icker soll nicht gebaut werden	Die in Rede stehende Anschlussstelle wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens untersucht und als Bestandteil der A33 landesplanerisch festgestellt. Die verkehrliche Notwendigkeit und Wirksamkeit ist anhand der verkehrsplanerischen Untersuchungen belegt.
118.	6.3 - getroffene Trassenwahl basiert auf grundlegenden Abwägungsfehlern i. Z einer grob fehlerhaften Einschätzung der Umweltauswirkungen	<p>Das Planfeststellungsverfahren zur A 33 Nord erfolgt auf Grundlage des bereits abgeschlossenen Linienbestimmungsverfahrens und der hierzu durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).</p> <p>Die UVS ist Bestandteil der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung gem. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Sie dient als Fachbeitrag zur Linienfindung und hat als Ziel, unter mehreren Trassenvarianten, eine umweltfachliche Vorzugsvariante herauszuarbeiten.</p> <p>Hierbei findet eine Bestandserfassung und –bewertung der Schutzgüter statt. Die Schutzgüter sind nach § 2 Abs. 1 UVPG: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</p> <p>Anschließend erfolgt die Ermittlung und Darstellung der Bereiche mit unterschiedlichem Konfliktpotential (Raumwiderstände) und die Ableitung von konfliktarmen Korridoren. Für jede Trassenvariante werden die Umweltauswirkungen ermittelt und ein Alternativenvergleich durchgeführt.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtabwägung wurden bei der Linienabstimmung, neben den Ergebnissen der UVS, alle übrigen öffentlichen Belange, wie Wirtschaftlichkeit, soziale und gesellschaftliche Auswirkungen sowie private Belange berücksichtigt bzw. sind in die Planung eingeflossen. Auch wurden die im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebenen Äußerungen in den Planungsprozess einbezogen und, so weit wie möglich, in die Planungen aufgenommen.</p> <p>Die dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Trassenführung beruht auf dem verbindlichen Abwägungsergebnis des Linienbestimmungsverfahrens und stellt die entsprechend den aufgestellten Kriterien ermittelte Vorzugslinie / -variante dar.</p>
119.	6.4 – Variante CL1 <i>Erfordernis der hohen Dammlage von 6m im Bereich der K 316 wird in Frage gestellt</i>	Die A33 quert in diesem Bereich das Wasserschutzgebiet (Zone II, Bau-km 47+550 – Bau-km 48+500) Belm-Nettetal. Hier muss die Trassenführung konsequent in Dammlage erfolgen. Aufgrund der weiteren Zwangspunkte wie Anschluss an die B51 OU Belm und die Querung der K 316 sowie die vorgegebenen Entwurfsparameter der RAA ergibt sich an der K 316 eine Dammlage von bis zu 6 m.
120	7. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfsparameter	
121.	7.1 Querschnittsgestaltung	Die Notwendigkeit der Dammlage der A33 ist in Kapitel 3.5.1 der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) beschrieben. In Abwägung der Vor- und Nachteile wird die beschriebene Trassenführung als vertretbar erachtet.
122.	<i>Mehrwege durch Abkopplung der Holtstraße von der K342</i>	Die Mehrlängen sind geringfügig und daher irrelevant.
123.	<i>Heinrichstraße + Radschnellweg</i>	<p>Bei dem Radschnellweg Osnabrück – Belm handelt es sich um eigenständige Planungen der Stadt Osnabrück und der Gemeinde Belm.</p> <p>Im Zuge des Neubaus der B 51n (OU Belm) wurde für die Zuwegung zu den Grundstücken entlang des kommunalen Verbindungsweges Heinrichstraße ein Ersatzweg angelegt. Beim Neubau der AS A 33/B 51n wird dieser Ersatzweg überbaut und die Grundstücke wären nicht mehr erreichbar. Künftig ist die Anbindung der Heinrichstraße an das öffentliche Straßennetz für den Kfz-Verkehr über die Weberstraße vorgesehen. Aktuell ist diese Verbindung wegen des schlechten Zustandes des Überführungsbauwerkes gesperrt. Das bestehende Überführungsbauwerk der Weberstraße über die Bahnstrecke wird durch einen Neubau (BW 26) ersetzt. In diesem Zusammenhang ist die Heinrichstraße/Weberstraße auf einer Länge von 200 m neu zu gestalten.</p> <p>Um die wichtige bestehende Radverkehrsverbindung aufrechtzuerhalten, wird die Heinrichstraße ca. 190 m westlich der A 33 in Richtung der Bahnstrecke verschwenkt, unter das Bestandsbauwerk (BW 04, OU Belm,) bzw. die Bauwerke der Verteilerfahrbahnen BW 24 und BW 25 geführt und an die Weberstraße angeschlossen.</p>
124.	<i>Querverbindung des Radweges zwischen der K316 und dem Radschnellweg Belm-Osnabrück wird zerstört</i>	Die Querverbindung des Radweges zwischen der K 316 und dem Radschnellweg Belm-Osnabrück hat für den Radverkehr keine Bedeutung. Die Heinrichstraße (Radschnellweg) wird im Bereich der Anschlussstelle B51 direkt an die K316 angeschlossen.
125.	<i>A33 durchschneidet wichtige Radverkehrsverbindung des Radverkehrskonzeptes</i>	<p>In der Projektkonferenz im Oktober 2013 wurde seitens der Gemeinde Wallenhorst nicht auf die wichtige Radwegeverbindung der Straße „Hügelkamp“ hingewiesen. Im Jahr 2015 wurde eine Zählung an vorhandenen Straßen und Wegen durchgeführt. Beim „Hügelkamp“ wurden für beide Fahrtrichtungen max. nur 16 Fahrradfahrer am Tag erfasst.</p> <p>Die Radwegeverbindung wird zukünftig über die Straße „Vor dem Bruch“, welche sich in ca. 500 m Entfernung befindet verlaufen. Die hierbei zurückzulegenden Umwege sind verhältnismäßig.</p>
126.	<i>Standfestigkeit des Bodens im zwischen "Haster Straße" und "Eschkötterweg"</i>	Die Tragfähigkeit des Bodens sowie ggf. notwendige Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht zum Bautechnischem Bodengutachten ausführlich beschrieben (Kap. 7.5).
127	8. Natur und Landschaft	
128.	8.1 - Eingriffsregelung 8.1.1 - Eingriff <i>Der Bau der A33 Nord und die dadurch induzierten Verkehre führen zu irreparablen Schäden was die Natur- und Artenvielfalt, die Flächenschäden, die Wasserwirtschaft, das Klima und die Luft in dieser Region betrifft, da diese eine der noch wenigen verkehrlich unzerschnittenen Räume in Deutschland ist.</i>	<p>Das Vorhaben befindet sich nicht in einem der wenigen verkehrlich unzerschnittenen Räume in Deutschland.</p> <p>Die durch das Vorhaben bedingten unvermeidbaren Eingriffe werden durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<p>Natur wird zerstört</p> <p>Durch den Bau der A 33 wird die Natur einen nicht wieder gut zu machenden Schaden nehmen.</p>	
129.	<p>Bereich Holtstraße sind die vorh. Bäume bzw. Der vermutliche Entfall von Bäumen nicht gekennzeichnet</p>	<p>Die Straßenbäume an der Haster Str. wurden erfasst und bilanziert und entsprechend auch kompensiert. Aufgrund der überlagernden technischen Planung sind Sie in der Bestands- und Konfliktkarte allerdings nicht darstellbar. Hier erreichen die Darstellungsmöglichkeiten ihre Grenzen.</p>
130.	<p>Schutz der „Grünen Finger“</p>	<p>Die geplante Trasse der A 33 Nord verläuft außerhalb der „Grünen Finger“. Eine Beeinträchtigung der Funktion der „Grünen Finger“ durch den Trassenverlauf der A 33 Nord wird nicht gesehen.</p>
131.	<p>Diese Zerstörung der Gesamtraums und der betroffenen Schutzgüter - gerade auch im Nahbereich der Stadt Osnabrück sowie der hier betroffenen Siedlungsräume in Belm und Wallenhorst - kann auch nicht durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Ein solcher Eingriff ist somit unzulässig.</p>	<p>Unzweifelhaft führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Die Bemessung der Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation dieses Eingriffs erfolgt entsprechen der fachlichen Standards und gültigen Regelwerke und gewährleistet eine Vollkompensation der Beeinträchtigungen.</p>
132.	<p>Auf S. 11 des LBP wird als Ziel ausgegeben: „Werthintergrund für die Bearbeitung des Naturgutes Pflanzen und Tiere ist die Zielsetzung, die biologische Vielfalt dauerhaft zu sichern.“ Dieses Ziel kann schon deshalb nicht verwirklicht werden, weil nicht einmal alle gesetzlich besonders oder sogar streng geschützten Arten erfasst wurden. Unter diesen Umständen würde das vorgegebene Ziel allenfalls rein zufällig erreicht.</p>	<p>Der Untersuchungsrahmen zu Pflanzen und Tieren wurde am 31.10.2013 mit den TÖB abgestimmt und bestätigt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine vollständige Erfassung aller Tier- und Pflanzenarten zur Umsetzung der Eingriffsregelung angesichts des Aufwandes einerseits und des Zugewinns an Erkenntnissen andererseits nicht notwendig ist. Grundsätzlich bewährt hat sich der auch in diesem Vorhaben gewählte Ansatz, neben einer Detailerfassung besonders gefährdeter und bedeutsamer Arten, die Indikationsfunktion von Biotoptypen zu nutzen, über die zahlreichen weitere Arten abgedeckt werden können. Insoweit sind die Bestandserfassungen für die Bewältigung der Eingriffsregelung als vollständig anzusehen.</p>
133.	<p>Der LBP führt aus, dass die Überprüfung der Biotoptypen nach Drachenfels (2016) erfolgt ist. Diese Quelle findet sich jedoch nicht im Literaturverzeichnis, es ist deshalb unklar, auf welcher Grundlage die Konkretisierung erfolgte.</p>	<p>Die Biotoptypenkartierung wurde im Jahr 2022 auf Grundlage des Biotoptypenschlüssels DRACHENFELS, O. v. 2021 aktualisiert. Die geänderten Unterlagen werden zur Verfügung gestellt.</p>
134.	<p>Die Kartierungsgrundlage ist uneinheitlich. Es ist nicht nachgewiesen, dass die Erfassungen des Forstamtes Ankum nach den gleichen Gesichtspunkten erfolgt sind wie die durch die Gutachter der Vorhabenträgerin</p>	<p>Die Erfassungen des Forstamtes Ankum erfolgten ebenso wie die zum Vorhaben durchgeführten Biotoptypenerfassungen auf Grundlage des Kartierschlüssel für Biotoptypen in Niedersachsen (v. Drachenfels) und sind damit vergleichbar.</p>
135.	<p>Der LBP stellt zwar zutreffend voran, dass Tiere insoweit erfasst werden müssen, „dass.....“ Dem werden die Unterlagen jedoch nicht gerecht, weil selbst die gesetzlich geschützten Arten nur unvollständig erfasst wurden und deshalb bei der Bilanzierung der Eingriffsschwere nicht berücksichtigt werden können</p>	<p>Die genannten faunistischen Erfassungen zum Artenschutz und zur Bearbeitung der Eingriffsregelung erfolgen insbesondere vor dem Hintergrund des Ziels der Erhaltung der biologischen Vielfalt (s. § 1 BNatSchG). In diesem Kontext bringt die Erfassung allgemein häufiger oder auch durch die vorkommenden Biotoptypen hinreichend mit abgedecktem Arten keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn. Insoweit wird die vorgenommene Bestandserfassung als ausreichend erachtet. Dies betrifft auch die auf Probeflächen vorgenommenen Untersuchungen. Die Untersuchung repräsentativer Probeflächen entspricht fachlichen Standards und liefert hinreichende planungsverwertbare Ergebnisse. So wurden bspw. bei der Haselmaus die für die Art geeignetsten Habitate im Untersuchungsgebiet beprobt. Soweit auf diesen besonders geeigneten Probeflächen keine für die Planung relevanten Ergebnisse erzielt werden, kann dies auch auf die weniger geeigneten Flächen übertragen werden. Eine flächendeckende Untersuchung ist demgegenüber für viele Arten bzw. Artengruppen unverhältnismäßig.</p>
136.	<p>Der LBP erweckt hinsichtlich der Brutvögel sogar einen unzutreffenden Eindruck, wenn ausgeführt wird, es sei eine flächendeckende Revierkartierung der Brutvögel erfolgt. Tatsächlich wird nur ein kleiner Teil der tatsächlich vorhandenen Reviere erfasst, die Daten sind überdies z.T. schon elf Jahre alt und daher vollkommen unbrauchbar für eine Beurteilung der Eingriffsschwere.</p>	<p>Diese sind auch dokumentiert. Zudem liegen zur Avifauna und den Amphibien aktuelle Daten vor, welche noch in die Planung integriert werden.</p>
137.	<p>Der LBP verweist darauf, dass aktuelle faunistische Erfassungen bei den zuständigen Naturschutzbehörden abgefragt und berücksichtigt worden seien. So fehlt mindestens eine Auswertung der veröffentlichten Literatur aus diesem Raum (siehe Kopien auf beiliegender CD unter „Quellen“).</p>	<p>Seitens der UNB wurden die dort bekannten und für die Planung relevanten Daten bereitgestellt. Die auf der CD vorhandenen Quellen bieten aufgrund ihres Alters oder ihres fehlenden Raumbezugs zum Untersuchungsgebiet kaum einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn.</p>
138.	<p>Die Aussagen im LBP stimmen z.T. nicht mit denen im Faunabericht überein. So ist im LBP von 93, im Faunabericht von 92 nachgewiesenen Vogelarten die Rede.</p>	<p>Die Anzahl der Brutvogelarten wird unter Berücksichtigung der aktualisierten Datengrundlagen überprüft und korrigiert.</p>
139.	<p>Der LBP stellt in seiner Dokumentation fest, dass der Gewässerverlauf der Ruller Flut/Nette eine national bedeutsame Biotopverbundachse darstellt, für den allerdings ein hoher Entwicklungsbedarf festgestellt wird. Dem trägt die Planung keine Rechnung, denn ob die Funktion als Verbundachse überhaupt noch erhalten bleibt und entwickelt werden kann, dürfte fraglich sein, wenn die Autobahn als massive Barriere errichtet worden ist.</p>	<p>Das Bauwerk erfüllt die in der MAQ 2008 und auch die im Entwurf 2018 festgelegten Anforderungen an Querungshilfen für Fließgewässer weitgehend. Eine hinreichende Durchlässigkeit ist daher anzunehmen. Ein Hineinfliegen von Libellen in den fließenden Verkehr ist aufgrund der vorgesehenen 4 m hohen Kollisionsschutzwand unwahrscheinlich.</p>
140.	<p>Der LBP weist darauf hin, dass die Vermeidung von Beeinträchtigungen striktes Recht ist. Vermeidungsbemühungen sind jedoch nicht einmal hinsichtlich der besonders und streng geschützten Arten zu erkennen. Viele von ihnen wurden nämlich gar nicht erfasst</p>	<p>Wie vorstehend schon erläutert ist eine vollständige Erfassung aller Tier- und Pflanzenarten zur Umsetzung der Eingriffsregelung angesichts des Aufwandes einerseits und des Zugewinns an Erkenntnissen andererseits nicht notwendig. Den aufgeführten Insektenarten ist gemeinsam, dass sie häufig nur einen kurzen Lebenszyklus haben (die meist Wildbienen eine Larven-/Puppenphase den Winter über und wenige Wochen/ Monate als adulte Biene im Sommer). Entsprechend schwer aufzufinden sind diese Arten einerseits und entsprechend variabel ist auch die Nistplatzwahl, d.h. ein in einem Jahr gefundener Nistplatz kann im nächsten Jahr schon an anderer Stelle liegen. Dem Erfassungsaufwand steht insoweit kein geeigneter Erkenntnisgewinn gegenüber. Dem Erhalt dieser Arten dient insbesondere der Erhalt eine Vielzahl geeigneter Biotopstrukturen, wie bspw. blütenreicher Säume, Streuobstwiesen, feuchter Hochstaudenfluren, Trockenmauern etc. Derartige Biotopstrukturen werden im Rahmen der Eingriffsregelung sowohl unter Vermeidungsgesichtspunkten bei der Wahl der Trassenführung als auch bei der Kompensation berücksichtigt. Vergleichbares gilt auch für die Totholzkäfer, für die insbesondere alte Waldbestände mit hohem Totholzanteil bedeutsam sind. Auf den untersuchten Probeflächen wurden keine Hinweise auf das Vorhandensein von Totholzkäfern nach Anhang IV Arten der FFH-Richtlinie aufgefunden.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		<p>Der Hinweis auf Nester der Waldameisen wird insoweit aufgenommen, als noch eine zusätzliche Maßnahme zur Suche nach Waldameisennestern im Baufeld vor Baubeginn vorgesehen wird. Dies wird im Maßnahmenblatt 1.3 VArt beschrieben. Eine Umsiedlung der Nester kann dann vor Baubeginn in Kooperation mit der Ameisenwarte erfolgen.</p> <p>Die Untersuchungen auf das Vorkommen vom (Wald-)Ameisen wird in der Überarbeitung in einem Maßnahmenblatt noch genauer herausgestellt. Im Rahmen der Baufeldfreimachung wird das Untersuchungsgebiet neben Habitatbäumen auch auf das Vorhandensein von Horsten und Ameisennestern hin untersucht.</p>
141.	<i>Der LBP setzt hinsichtlich der Wirkweite von Stickstoffdepositionen Werte an, die durch die eigenen Erhebungen widerlegt werden.</i>	Die pauschale Abschätzung entspricht den Hinweisen des NLStBV zur Anwendung der RLBP und beruht auf empirischen Untersuchungen zum Wirkungsbereich von Straßen. So konnten bspw. KIRCHNER et al 2006 den Einfluss einer Autobahn (65.000 Kfz/Tag) auf die Waldbodenvegetation bis zu mindestens 230 m Entfernung nachweisen. Zudem sind der Bewertung erheblicher Beeinträchtigungen in der FFH-VP und der erheblichen Beeinträchtigung in der Eingriffsregelung unterschiedliche Maßstäbe zu Grund zu legen, was sich auch darin widerspiegelt, dass die HPSE nur für die FFH-VP anzuwenden ist. Die Eingriffsregelung dient der Umsetzung des Verursacherprinzips, d.h. dem Eingriffsverursacher kann nur konkret sein Beitrag an der erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts angelastet werden. Insoweit muss die durch den Verursacher ausgelöste Eintrittswahrscheinlichkeit erheblicher Beeinträchtigungen größer sein als bei der stark vorsorgeorientiert und zudem kumulative Effekte berücksichtigenden FFH-VP. Die gewählte Vorgehensweise ist daher sachgerecht.
142.	<i>Die Fachkonvention von Garniel und Mierwald (2010) wurde nicht korrekt angewandt, die ermittelte „Wirkfläche“, z.B. für den Bezugsraum 1 ist nicht nachvollziehbar.</i>	Die Beeinträchtigungen der Gilde der Waldarten werden z.T. bereits über die Beeinträchtigungen der Waldbestände mit abgedeckt. So werden die Waldverluste im Baufeld, welche zugleich Lebensraumverluste der Waldarten darstellen zu 100 % kompensiert. Die angesprochene Bilanz zielte darauf ab, die über diese unmittelbaren Verluste hinausgehenden Beeinträchtigungen auch zu erfassen. Hierzu wurde entsprechend der Fachkonvention von Garniel und Mierwald (2010) ein Korridor von 100m beidseitig der Fahrbahnen bilanziert, wobei aber die Waldverluste im Baufeld einschl. Grünbrücken, Zuwegungen etc. herausgerechnet wurden, da sie sonst doppelt bilanziert worden wären. Die Bilanz ist daher sachgerecht.
143.	<i>Bei den Vermeidungsmaßnahmen werden irreführende Begrifflichkeiten verwendet. So sind z.B. die Umzäunung des Baufeldes oder die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit keine CEF-Maßnahmen.</i>	Die Vermeidungsmaßnahmen wurden mit dem Kürzel CEF versehen, um zu kennzeichnen, dass sie artenschutzrechtlich begründet sind.
144.	<i>Insgesamt ist festzustellen, dass in der Planung ein völlig hemdsärmeliger Umgang mit vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen „gepflegt“ wird, der weder mit dem Leitfaden der EU-Kommission noch mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in Einklang zu bringen ist.</i>	Die Maßnahmen dienen u.a. der Schaffung von Gehölzlebensräumen und Verbesserung des Landschaftsbildes und sind sinnvoll in vorhandene Strukturen eingebunden. Sie entsprechen im vollen Umfang den fachlichen und rechtlichen Anforderungen.
145.	<i>Überdies verkennen die Gutachter der planenden Behörde, dass CEF-Maßnahmen nach dem Leitfaden der EU-Kommission überhaupt nicht für europäische Vogelarten vorgesehen sind und sich auch nicht aus der EU-Vogelschutzrichtlinie ableiten lassen, wie auch das Bundesverwaltungsgericht schon festgestellt hat.</i>	Die CEF-Maßnahmen entsprechen den geltenden Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG. Die Annahmen über eine Europarechtswidrigkeit sind reine Spekulation.
146.	<i>Fledermausbrücken sind außerdem keine Vermeidungsmaßnahmen im Sinne des Habitatschutzes, denn sie vermeiden den Eingriff in die Habitate nicht.</i>	Fledermausbrücken dienen der Vermeidung von Zerschneidungseffekten, weshalb eine Einordnung als Vermeidungsmaßnahme zutreffend ist.
147.	<i>Bei der bilanziellen Ausgeglichenheit wird allerdings verkannt, dass die Beseitigung bzw. Schädigung von ausgeprägtem Wald nicht durch die Aufforstung einer gleichgroßen Fläche ausgeglichen sein kann, sondern dass damit die Funktion allenfalls zu kleinen Teilen ersetzt wurde.</i>	Der in Tab. 52 aufgeführte Kompensationsbedarf beinhaltet, wie der Fußnote zu entnehmen ist, bereits Kompensationsfaktoren zur Berücksichtigung des zeitlichen Entwicklungsaspektes. Die vorgesehene Kompensation für Waldflächen geht je nach Alter und Biotoptyp zumeist deutlich über einen 1 :1 Ausgleich hinaus.
148.	<i>Der Kompensationsbedarf für die Brutvögel ist unzutreffend bemessen.</i>	Die Bemessung des Kompensationsbedarfs orientiert sich an fachlichen Konventionsvorschlägen wie bspw. MKULNV NRW 2013 und ist sachgerecht. Bei Arten mit sehr großen Revieren, wie bspw. beim Schwarzspecht z.B. 250 ha, wird nicht das gesamte Revier beeinträchtigt, sondern nur die eigentliche Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Hieran sind auch die Maßnahmen zu bemessen.
149.	<i>Die Betroffenheit der ungefährdeten Vogelarten der Gehölze wird im LBP insgesamt auf 32,45 ha taxiert. Dieser Wert deckt die tatsächliche Betroffenheit jedoch nicht einmal annähernd ab, weil die störungsbedingten Wertverluste nicht vollständig kalkuliert worden sind.</i>	Alle vorhabensbedingten dauerhaften Störungstatbestände werden vorsorglich als Beschädigung von Fortpflanzungsstätten nach § 44 Abs. 1, Nr. 3 BNatSchG (s.u.) gewertet und entsprechend kompensiert. Temporäre baubedingte Störungen sind hierdurch mit abgedeckt, wären aufgrund ihrer Kurzfristigkeit alleine aber i.d.R. nicht kompensationspflichtig.
150.	<p>8.1.1.1 - Tiere und Pflanzen</p> <p><i>Lebensraum von Tieren und Pflanzen muss geschützt werden</i></p> <p><i>Ökologischer Schutz der Natur-, Pflanzen- und Tierwelt notwendig</i></p> <p><i>Artenvielfalt ist Lebensgrundlage der Menschheit</i></p> <p><i>Negative Auswirkungen auf Artenvielfalt</i></p> <p><i>Verlust der Biodiversität</i></p>	Die Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt werden durch Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes minimiert, ausgeglichen oder an anderer Stelle ersetzt. Die A 33 führt ebenfalls zu Eingriffen in das Landschaftsbild. Diese Eingriffe werden gem. BNatSchG durch Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung kompensiert.
151.	<i>Das Zerschneiden und Versiegeln der Landschaft wird das dort lebende Wild permanent stressen und zu Fluchtreaktionen veranlassen (Häufung von Wild-Unfällen).</i>	Um die Zerschneidungswirkungen zu kompensieren, sind entlang der Trasse u.a. zwei Grünbrücken und fünf Faunabrücken vorgesehen.
152.	<i>Es wird angezweifelt, dass die Brutvogelerfassung ausreichend ist, alle relevanten Arten erfasst sind und das Datenmaterial aktuell ist.</i>	Die Brutvogelerfassung ist nach den fachlich anerkannten Methoden durchgeführt worden.
153.	<i>Wieviel Flora und Fauna wird durch den Bau der Autobahn zerstört, welches nicht notwendig ist.</i>	Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
154.	<i>Da für die Fledermäuse und Tiere im Bereich der A 33 ein sehr viel kostspieligerer Aufwand getrieben wird, bitten wir für uns Menschen um die Rechte.</i>	Die Planung der A 33 beruht auf gesetzlichen Grundlagen, die sich bezüglich der Aspekte Mensch, Natur und Landschaft insbesondere aus dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung und dem Bundesnaturschutzgesetz ergeben.
155.	<i>Die Autobahn verläuft durch eines der wenigen zusammenhängenden Waldgebiete Für die Autobahn müssten intakte Wälder abgeholzt werden</i>	Im Raumordnungsverfahren zur A 33 wurde der im Feststellungsentwurf beplante Trassenverlauf durch das Waldgebiet Frankensundern bzw. durch das FFH-Gebiet als Vorzugsvariante festgelegt. Diese Festlegung erfolgte unter Abwägung unterschiedlichster Belange. Mit ausschlaggebend für die gewählte A 33-Trasse sind geringere Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch im Vergleich zu den Varianten und Alternativen, die außerhalb des Waldgebietes verlaufen, sh. Unterlage 21.1.1.
156.	<i>mit der Verkleinerung und zunehmenden Isolation der Habitate steigt die Inzuchtwahrscheinlichkeit</i>	Die durch das Vorhaben bedingten unvermeidbaren Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt werden durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes kompensiert oder an anderer Stelle ersetzt.
157.	<i>Beeinträchtigung von Amphibien-, Vogel- und Fledermausräumen</i>	Zur Prüfung der Verträglichkeit der A 33 mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete wurden auf Grundlage des § 34 BNatSchG für die FFH-Gebiete „Kammolch-Biotop Palsterkamp“ (DE 3614-332), „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (DE 3614-334) sowie „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ (DE 3614-331) FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die A 33 für die Gebiete DE 3614-332 und 3614-331 unter Berücksichtigung von Maßnahmen bzw. Beschränkungen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führt, sh. Unterlagen 19.3.1.1 und 19.3.3.1. Trotz Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3614-334. Es kann daher nur im Rahmen einer Ausnahme/Abweichungsentscheidung gem. § 34 Abs. 3 ff BNatSchG zugelassen werden. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zum Ergebnis, dass sämtliche Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung gegeben sind, sh. Unterlage 19.3.4. Der Schutzzweck der FFH-Gebiete bzw. die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung und Kohärenzsicherung auch mit einer A 33 aufrechterhalten werden.
158.	<i>Windwurf - Zukünftig randständige Bäume sind in Wuchs und Stärke nicht dafür ausgebildet, die auftretenden Wind abzufangen</i>	In Waldbereichen sind zusätzlich zur unmittelbaren Inanspruchnahme die weiterreichenden Effekte des Waldanschnitts/ Waldfreistellung zu berücksichtigen, welche zu randlichen Veränderungen des waldtypischen Mikroklimas und hiermit verbundenen Beeinträchtigungen, z. B. in Form von Rindenbrand, Windwurf oder Bodenaustrocknung führen. Diese Beeinträchtigungen werden pauschal in einem 50 m-Bereich vom Baufeld aus als Verminderung der Biotop-/Waldfunktionen um 30 % bilanziert (Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2). Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.
159.	<i>Windwurf – Dichte Unterpflanzung erforderlich</i>	Gemäß Maßnahmenblatt Nr. 3.15 A/V _{FFH} wird der verbleibende Waldbestand im Zuge des Waldanschnitts im Bereich des Baufeldes stabilisiert. Hierbei sollen durch stufige Anpflanzungen mit Kern-, Mantel- und Saumzone die Waldränder aus standorttypischen Gehölzen entwickelt werden. Zusätzlich soll gemäß Maßnahme Nr. 2.16 V _{FFH} der an das Baufeld anschließende Waldbestand in einer Tiefe von 10 m dicht unterpflanzt werden. Berechtigte Entschädigungsansprüche werden im Rahmen eines der Planfeststellung nachgeordneten Verfahrens geregelt.
160.	<i>Außerdem ist durch die vorbelasteten Wassermengen von der Autobahn mit einer Belastung von Boden und Vegetation zu rechnen, wenn die Ruller Flut über die Ufer tritt und sich dann Schwebstoffe mit daran gebundenen Schadstoffen ablagern. Ebenso ist eine Schädigung der Lebewelt des Gewässers zu befürchten.</i>	Diese Konsequenzen sind aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sowie der Retentionsbodenfilter nicht zu erwarten.
161.	<i>Dem Fund des Hirschkäfers ist zu geringes Gewicht beigemessen worden.</i>	Es liegen weder aus den vergangenen Untersuchungen zur A 33 noch aus den Untersuchungen zum Managementplan Erkenntnisse zu Vorkommen des Hirschkäfers (bspw. vergleichbare Zufallsfunde) vor. Für die Art geeignete Habitatstrukturen (bspw. lichte Alteichen oder Baumstubben der Eiche etc.) sind im von Fichtenbeständen dominierten Trassenbereich zudem nicht vorhanden.
162.	<i>Die Bemessung des Kompensationsbedarfs für „Tiere/Habitatfunktion“ ist vollkommen ungenügend.</i>	Dass eine vollständige Erfassung aller Tier- und Pflanzenarten zur sachgerechten Umsetzung der Eingriffsregelung nicht erforderlich ist, wurde bereits vorstehend klargestellt. Bezogen auf die Vogelarten wurde auch bereits erläutert, dass es nicht erforderlich ist alle Arten in gleich Tiefe zu behandeln. So wurden bspw. Vogelarten welche weit verbreitet sind, eine hohe Anpassungsfähigkeit aufweisen oder bereits gut über die Biotopstrukturen mit abgedeckt sind zusammengefasst in Gilden betrachtet. Auch für diese Gilden wurden die Beeinträchtigungen ermittelt und vollständig kompensiert.
163.	8.1.1.2 - Landschaft, Landschaftsbild <i>Landschaftsraum wird zerstört</i> <i>Durch ein monströses Bauwerk wird die Landschaft verschandelt</i>	Der Autobahnbau führt durch die Eingriffe in das Landschaftsbild auch zu Beeinträchtigungen der Naherholungsfunktionen. Diese Eingriffe werden gem. BNatSchG durch Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung kompensiert. Neben der Eingriffsregelung sind in Zusammenhang mit der Untersuchung der Umweltverträglichkeit beim Schutzgut Mensch auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Funktion des Raumes zum Zwecke der Naherholung betrachtet worden. Der Untersuchungsraum ist dabei charakterisiert durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung und ist in seiner Funktion für die Naherholung von eingeschränkter Bedeutung (regional bis lokal). Zur Vermeidung/Minimierung der Beeinträchtigungen werden an die A 33 grenzende benachbarte Erholungsbereiche nach Möglichkeit durch Wälle bzw. Bepflanzungen geschützt (landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse). Die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen führen durch ihre naturnahe Ausgestaltung und angepasste Planung zu einer weiteren Aufwertung des aktuellen Landschaftsbildes und tragen so auch zur Verbesserung der Naherholungsfunktionen bei. Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben erhalten. Somit werden Nutzungen und Erreichbarkeiten durch den Bau der Trasse nicht eingeschränkt.
164.	<i>Zerstörung der Landschaft, weil dem Ausbau in einigen Jahren die Gründung neuer Industriegebiete folgt.</i>	Für die Planung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Kommunen im Rahmen der Bauleitplanung zuständig.
165.	<i>Die jahrhundertalte Kulturlandschaft mit einer artenreichen Struktur der land- und forstwirtschaftlichen Flächen wird überhaupt nicht bewertet; sie wird gleichsam als Nebenasspekt abgehandelt. Umfassende Untersuchungen zu den betroffenen und komplett verlorengehenden Funktionen (Freiraum, faunistische und avifaunistische Gesamtbedeutung, Bedeutung für die Vielfalt der Flora, Naherholung, Klima, Freiraumfunktionen...) sind dazu erst gar nicht angestellt worden. Die Wechselwirkungen sind nicht bzw. völlig unzureichend angesprochen.</i>	Die verschiedenen hier aufgeführten Aspekte Freiraum, faunistische und avifaunistische Gesamtbedeutung, Bedeutung für die Vielfalt der Flora, Naherholung, Klima, Freiraumfunktionen wurden jeweils an geeigneter Stelle in den vorliegenden Umweltunterlagen ausführlich behandelt.
166.	<i>Auch die Bewertung des Landschaftsbildes greift auf die UVS aus 2007 zurück. Dabei sind dann aber verschiedene Landschaftsveränderungen wie neue Stallbauten oder ähnliches unberücksichtigt geblieben.</i>	Die Landschaftsbildbewertung der UVS wurde im Gelände überprüft und soweit erforderlich angepasst. Die verschiedenen Landschaftsbildeinheiten sind im LBP beschrieben. Die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens wurde bei der Beurteilung der Eingriffsfolgen für das Landschaftsbild berücksichtigt. Bei der Bewertung der Bestandsituation spielt sie keine Rolle. Größere lineare Vorbelastungen wurden dargestellt, von einer Abwertung des Landschaftsbildes über die in Anspruch genommene

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Fläche hinaus wurde aber abgesehen, da trotz Vorbelastungen bspw. durch Verlärmung oder visuelle Fernwirkungen die auf der Fläche selbst noch vorhandenen Landschaftsbildqualitäten angemessen berücksichtigt werden sollten. Die Ortsumfahrung Belm wurde bei der Eingriffsbeurteilung berücksichtigt.
167.	8.1.1.3 – Boden <i>Die Bodenversiegelung würde unnötigerweise verstärkt.</i>	Die Bodenversiegelung wird auf das unvermeidbare Maß beschränkt. Dem Anspruch des BNatSchG, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, wird somit Rechnung getragen.
168.	8.1.1.3 .0– Boden geologischen Störungszonen ("Verwerfungen")	Das Auftreten von geologischen Störungszonen ("Verwerfungen") und von Verwitterungs- und Entfestigungsbereichen des felsartigen Untergrundes ist bei der Beschreibung der bautechnischen Maßnahmen im Streckengutachten von BGA 2015 berücksichtigt worden. Ihre Textformulierung sagt das mit anderen Worten auch.
169.	8.1.1.3.1 – Erdloch	Das als „Icker Loch“ bezeichnete Erdloch ist als Erdfallgebiet bekannt und befindet sich ca. 900m westlich der Neubaustrecke. Durch den Neubau der A33 ist kein Einfluss auf diese geologische Besonderheit zu erwarten. Das allgemeine Erdfallrisiko wird im „Bautechnischen Bodengutachten“ vom 05.06.2015 (S. 80 f) wie folgt beurteilt: „Die Wahrscheinlichkeit, dass während der Standzeit der A 33 ein Erdfall im unmittelbaren Trassenbereich eintritt, wird als eher gering eingeschätzt. Ein entsprechendes Ereignis kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen eines Erdfalles mit geringem Durchmesser können durch konstruktive Maßnahmen verringert werden.“ und weiter: „Trotz der geringen Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Erdfällen empfehlen wir eine messtechnische Überwachung zwischen etwa Bau-km 46+800 und 47+200. Hierzu sind Höhenfestpunkte an den Fahrbahnrandern und im Mittelstreifen der A 33 zu setzen und regelmäßig einzumessen. Zur Verkürzung der Warnzeiten könnte bei dem in diesem Abschnitt gelegenen Brückenbauwerk (Unterführung K 342) - erwogen werden, dieses mit kontinuierlich messenden Überwachungs- und Warneinrichtungen auszustatten.“ Die o.a. messtechnischen Maßnahmen können im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Die generelle Anwendung konstruktiver Maßnahmen wird jedoch als wirtschaftlich unangemessen angesehen und daher nicht vorgesehen.
170	8.1.1.4 – Wasser	
171.	8.1.1.4.1 - Die Nette wird zerstört.	Das anfallende Oberflächenwasser wird entlang der geplanten Transportmulden mit Abschlügen über entsprechende Abläufe in Sammelleitungen zur weiteren Behandlung (Retentionsbodenfilter bzw. Absetzbecken des Versickerungsbeckens) in Richtung Vorflut geleitet. Insgesamt werden 8 Retentionsbodenfilter (RBF) und ein Versickerungsbecken (VB) vorgesehen. Nachteilige Auswirkungen für die Gewässer werden nicht erwartet.
172.	8.1.1.5 – Klima <i>Bedenken, dass sich das lokale Klima ändern wird.</i>	Mit dem Bau der A 33 sind keine relevanten nachteiligen klimatischen Effekte für das Lokalklima verbunden, sh. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.5. Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.
173.	<i>In dem 2014 beschlossenen Klimaschutzkonzept der Gemeinde Wallenhorst bildet das Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ einen Schwerpunkt. Wie der Bund möchte auch die Gemeinde Wallenhorst klimafreundliche Verkehrsmittel wie den ÖPNV und das Fahrrad fördern. Der Bau der neuen Autobahn liefe diesem Ziel und allen anderen Klimaschutzbemühungen zuwider.</i>	Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 FStrG und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich (§ 1 Abs. 2 S. 2 FStrAbG). In der SUP zum Bedarfsplan bzw. BVWP wurden die zu erwartenden Treibhausgasemissionen beurteilt und in der Gesamtabwägung über die Erforderlichkeit des Vorhabens berücksichtigt. Die Lebenszyklusemissionen“, d.h. die mit den Erstinvestitionen, Reinvestitionen der Streckenunterhaltung und dem Betrieb der Infrastrukturmaßnahme verbundenen Treibhausgasemissionen betragen danach rd. 9.200 t/a. Diese Mehrbelastung mit Treibhausgasen wurde in der Entscheidung über den Bedarf des Vorhabens berücksichtigt und entschieden, dass die Vorteile des Vorhabens die Nachteile überwiegen. Insgesamt muss der Verkehrssektor gemäß KSG Anlage 2 die zulässigen Jahres Emissionsmengen von 150 Millionen Tonnen CO ₂ -Äquivalent in 2020 auf 85 Millionen Tonnen CO ₂ -Äquivalent in 2030 bzw. um 43 % reduzieren. Erreicht werden soll dies u.a. durch Veränderungen des Fahrzeugkollektivs wie bspw. der vermehrten Nutzung elektrischer Antriebe. Dem Klimaschutzbemühungen der Gemeinde Wallenhorst zur Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehrs steht das Vorhaben nicht entgegen.
174.	8.1.2 - Vermeidung und Verminderung	
175.	8.1.2.1 – Grünbrücken	Die Dimensionierung der Grünbrücken sowie die Leit- Und Sperreinrichtungen orientieren sich an den Anforderungen der MAQ 2018 (Entwurf), welche die konkreten Vorgaben für den Straßenbau zusammenstellt und auf Grundlage des aktuellen Erkenntnisstandes entwickelt wurde. Darüber hinaus wurden umfangreiche Untersuchungen für die richtige Positionierung der Grünbrücken angestellt. Insgesamt kann damit eine hinreichende Wirksamkeit der Grünbrücken angenommen werden. Die in älteren Untersuchungen ermittelten größeren Grünbrücken basieren auf der Annahme einer diffusen gleichmäßigen Nutzung der Waldbereiche welche nicht empirisch belegt war. Die zur Planfeststellung durchgeführten umfangreichen Untersuchungen dienten dazu diese Annahme zu überprüfen. Im Ergebnis konnte sie nicht bestätigt werden, sondern es wurden Bereiche mit sehr hoher Bedeutung und Bereiche mit geringer Bedeutung im Hinblick auf Flugrouten für das Große Mausohr differenziert werden. Vor dem Hintergrund dieser Aktivitätsschwerpunkte konnte eine zielgerichtete Standortfestlegung und damit einhergehend eine Verringerung der erforderlichen Breiten erfolgen. Grundsätzlich ist eine hinreichend dimensionierte Querungshilfe am richtigen Standort t wirksamer als eine breite Querungshilfe am falschen Standort. Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen entsprechen üblichen Standardmaßnahmen und sind als wirksam anzusehen.
176.	<i>Als ein wesentliches Element der Vermeidung sieht der LBP die Anlage von Grünbrücken vor. Deren Wirksamkeit ist aufgrund der Vorkenntnisse über das Auftreten der Fledermäuse im Raum in Zweifel zu ziehen. Die Lage dieser Brücken wurde auf einer völlig veralteten Datengrundlage festgelegt.</i>	Die als Beleg für die Nichtwirksamkeit der Grünbrücken angeführten Untersuchungen stammen aus 2005/2006, sind also viel älter als die zur Planfeststellungsunterlage erstellten Untersuchungen und basieren hinsichtlich der Annahmen zu Flugbewegungen innerhalb der Waldbereiche im Wesentlichen auf einigen wenigen Telemetrieergebnissen sowie Ausflugebeobachtungen im Offenland. Das Raumnutzungsverhalten innerhalb der Waldbereiche wurde nicht detailliert untersucht. Die Annahme einer diffusen gleichmäßigen Nutzung der Waldbereiche war lediglich eine empirisch nicht belegte Arbeitshypothese. Die zur Planfeststellung durchgeführten umfangreichen Untersuchungen dienten dazu diese Arbeitshypothese zu überprüfen. Im Ergebnis konnte damit die Arbeitshypothese des gleichmäßigen, diffusen Durchflugs widerlegt und Bereiche mit sehr hoher Bedeutung und Bereiche mit geringer Bedeutung im Hinblick auf Flugrouten für das Große Mausohr differenziert werden. Vor dem Hintergrund dieser Aktivitätsschwerpunkte konnte eine zielgerichtete Standortfestlegung und damit einhergehend eine Verringerung der erforderlichen Breiten erfolgen. Grundsätzlich ist eine hinreichend dimensionierte Querungshilfe am richtigen Standort t wirksamer als eine breite Querungshilfe am falschen Standort. In dem beschriebenen Abschnitt der Grünbrücke 1 ist wie zutreffend dargestellt ein Bereich mit erhöhten Flugbewegungen von ca. 150 m zu beiden Seiten der Grünbrücke abzudecken. Vor diesem Hintergrund wurde eine 50 m breite Grünbrücke vorgesehen, welche also deutlich die gemäß MAQ für das Mausohr als ausreichend angesehene

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Breite von 20 m überschreitet. Funktionale Querungshilfen können zudem offenbar einem Trichter gleich einen gewissen „Sog“ auf die Querungsbewegungen im Umfeld ausüben. (FÖA LANDSCHAFTSPLANUNG 2011: 60). Die Wirksamkeit der Grünbrücke wird zudem durch geeignete Leitestrukturen sowie Leit- und Sperreinrichtungen entlang der Straße erhöht. Insgesamt kann damit eine Wirksamkeit angenommen werden.
177.	<i>Die Wirksamkeit von Querungshilfen für Amphibien wird bei der Breite der Autobahn generell infrage gestellt.</i>	Die Eignung von Grünbrücken für Amphibien ist in verschiedenen Untersuchungen bestätigt. Eine hinreichende Wirksamkeit also belegt. Die zu überbrückende Trassenbreite ist dabei nur von untergeordneter Bedeutung.
178.	<i>Die vorgesehenen Grünbrücken sind als Maßnahme zur vollen Aufrechterhaltung der Wechselbezüge zwischen den FFH-Gebieten nicht geeignet. Die - viel zu alten - faunistischen Untersuchungen lassen eine genaue Platzierung der Brücken gar nicht zu.</i>	Die Grünbrücken entsprechen den Anforderungen der MAQ bzw. gehen über diese hinaus und wurden aufgrund umfassender Untersuchungen lokalisiert. Zu Kompensation von Flächenverlusten sind sie nicht vorgesehen.
179.	8.1.3 - Ausgleich und Ersatz allgemein, Ersatzgeld <i>Ausgleichsmaßnahmen sind nicht umsetzbar</i> <i>Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind völlig unzureichend</i> <i>Ausgleichsmaßnahmen werden den Verursacherpflichten und Anforderungen des §15 BNatSchG nicht gerecht</i>	Die Planung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der gesetzlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes zur Eingriffsregelung. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses. Zusammen mit dem beauftragten Gutachterbüro werden umsetzbare Kompensationsmaßnahmen entwickelt, welche die in Anspruch genommenen Bereiche und Biotoptypen gleichartig und gleichwertig ersetzen. Ebenso wird durch eine angepasste Planung im Vorfeld versucht, Bereiche die als besonders sensibel und schützenswert gelten, auszusparen. Im Rahmen der Planung werden Flächen eruiert, auf welchen eine Kompensation sinnvoller Weise umsetzbar und möglich ist. Die Kompensationsplanung zum Bau der Autobahn wird dabei innerhalb dieses Gebietes nicht isoliert betrachtet, sondern zieht auch die Managementplanung des FFH-Gebietes und die Bewirtschaftungspläne der Niedersächsischen Landesforsten in einen Gesamtkontext ein.
180.	8.1.4 - Kompensationsmaßnahmen	Um Eingriffe in das Privateigentum bzw. in landwirtschaftlich genutzte Flächen für Kompensationszwecke zu verringern, ist ein Teil der Kompensation auf Flächen geplant, die sich z.B. im Eigentum der Niedersächsischen Landesforsten befinden. Des Weiteren werden Flächen genutzt, die bereits von der Vorhabenträgerin erworben wurden oder im Rahmen von Kompensationspools von Privaten zur Verfügung gestellt werden. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen in Trassennähe für eine Kompensation benötigt werden. Dies resultiert insbesondere aus den artenschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes, da hier ein räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich gefordert ist.
181.	<i>Auf der Karte 09_1 Maßnahmenübersichtskarte sind nicht alle Maßnahmen eingezeichnet. So findet man hier im Bereich des Blatt 16 betreffenden Kartenausschnittes keine Maßnahme 6.7 ACEF. Die Karte 09_3 Maßnahmenplan Blatt 16 weist diese aber aus.</i>	Eine Übersichtskarte dient, wie der Name schon sagt, der Übersicht. Die einzelnen Maßnahmen sind den jeweiligen Maßnahmenblättern zu entnehmen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die fehlenden Maßnahmen in der U09_1 Maßnahmenübersichtskarte ergänzt.
182.	<i>Kompensation auf den Flächen:</i> <i>Gemarkung 4403, Rulle, Flur 5, Flurst. 24/2;</i> <i>Gemarkung 4403, Rulle, Flur 5, Flurst. 24/1;</i> <i>Gemarkung 4403, Rulle, Flur 6, Flurst. 148/2;</i> <i>Gemarkung 4403, Rulle, Flur 6, Flurst. 146;</i> <i>steht in keinem Verhältnis zu dem entstehenden Schaden</i>	Um Eingriffe in das Privateigentum bzw. in landwirtschaftlich genutzte Flächen für Kompensationszwecke zu verringern, ist ein Teil der Kompensation auf Flächen geplant, die sich z.B. im Eigentum der Niedersächsischen Landesforsten befinden. Des Weiteren werden Flächen genutzt, die bereits von der Vorhabenträgerin erworben wurden oder im Rahmen von Kompensationspools von Privaten zur Verfügung gestellt werden. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen in Trassennähe für eine Kompensation benötigt werden. Dies resultiert insbesondere aus den artenschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes, da hier ein räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich gefordert ist.
183.	<i>Welche Ausgleichsmaßnahmen sind zum Schutz der Natur und Menschen geplant</i>	Die Ausgleichsmaßnahmen werden in der Unterlage 9 „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ der Planfeststellungsunterlagen detailliert beschrieben.
184.	<i>für die Kompensation wird die Fläche Gemarkung Schleptrup, Flur 8 – Flurstück 6/1, anstatt Gemarkung Schleptrup, Flur 7- Flurstück 89/1 zur Verfügung gestellt</i>	Die Vorhabenträgerin wird sich mit der Einwanderin bzgl. des Flächentausches der Ausgleichsmaßnahme in Verbindung setzen. Nach erster Sichtung wäre es denkbar Teile der Maßnahme 4.1 statt auf Flur 7, Flurstück 89/1 auf Flur 8, Flurstück 6/1 durchzuführen.
185.	<i>Maßnahme 6.10 ACEF steht im Widerspruch zu den von der Rechtsprechung geforderten Grundsätzen in Bezug auf die Ermittlung, Dokumentation und Begründung von möglichen Kompensationsflächen</i>	Die dargelegten Maßnahmen sind Resultat einer gutachterlichen Einschätzung sowie einer darauf aufbauenden Fachplanung. Im Hinblick auf ihre naturschutzfachliche bzw. artspezifische Eignung wurden die Maßnahmen sowie deren Flächenzuordnung geprüft. Für die Feldlerche sind insbesondere offene Flächen mit weitgehend freiem Horizont, d. h. wenige oder keine Gehölze / Vertikalstrukturen geeignet. Derartige Strukturen weist im räumlichen Bezug zu den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten nur der ausgewählte Bereich auf. Die übrigen Flächen sind wesentlich stärker durch Gehölze oder auch Gebäude geprägt. Die Straße am Anger weist keine Verkehrsaufkommen von mehreren 1000 Kfz/Tag auf, welche auf eine stärkere Beeinträchtigung der Maßnahmen schließen ließen. Insgesamt ist der gewählte Bereich derjenige im räumlichen Bezug zu den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten, in dem Maßnahmen für die Feldlerche die größte Erfolgswahrscheinlichkeit aufweisen. Dabei können in Abstimmung mit den betroffenen Landwirten und unter Berücksichtigung der genannten Anforderungen durchaus kleine Verschiebungen der Blühstreifen innerhalb der geeigneten Flächen vorgenommen werden. Die Vorhabenträgerin steht für eine entsprechende Abstimmung gerne zur Verfügung.
186.	<i>Maßnahme 4.1 AFFH und Maßnahme 6.1A</i>	Die Maßnahmenflächen wurden ausgewählt, da zum einen die Böden für die Entwicklung der hier vorgesehenen Waldtypen geeignet sind und zum anderen eine die Maßnahmenwirksamkeit unterstützende Arrondierung mit vorhandenen Waldbeständen möglich ist. Da Maßnahme 4.1 eine Kohärenzmaßnahme ist, wurde zugleich ein möglichst enger räumlicher Bezug zum betroffenen FFH-Gebiet angestrebt. Eine Flächenbilanz, in welchen Umfang Flächen auf öffentlichen Flächen oder in Flächenpools realisiert werden bzw. auf privaten Flächen vorgesehen sind, kann nachgereicht werden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zum überwiegenden Teil mit umfassenden Nutzungsänderungen verbunden sind, dass Aufwertung für Natur- und Landschaft regelmäßig eine erhebliche Nutzungsextensivierung oder –änderung erfolgen, wobei zu Sicherung des Maßnahmenenerfolgs i.d.R. eine Übernahme der Flächen durch den Vorhabenträger erfolgt.
187.	<i>Die Maßnahme 4.11 ACEF erfüllt aufgrund der Entfernung zum Eingriff nicht die Anforderungen an CEF-Maßnahmen. Außerdem ist aufgrund fehlender Erfassungen in diesem Bereich überhaupt nicht klar, ob die Nistkästen dort ihre Funktion eigentlich erfüllen können.</i>	Die Nistkästen liegen im näheren Umfeld der betroffenen Brutreviere und können daher ohne Probleme besiedelt werden.
188.	<i>Die Maßnahme 5.1 AFFH soll als Kohärenzmaßnahme für Eingriffe in das FFH-Gebiet dienen. Es handelt sich dabei um eine außerhalb des FFH-Gebietes gelegene, isolierte Ackerfläche, die allenfalls in 100 Jahren ihre Funktion übernehmen kann. Sie ist allerdings nicht durch das Schutzregime der FFH-RL gesichert. Außerdem ist der Wert selbst bei voller Ausprägung deutlich reduziert, da sie an einer viel befahrenen Straße liegt und so mit Lärm und Schadstoffen belastet wird.</i>	Unvermeidbare zeitliche Entwicklungsverzögerungen werden durch einen Kompensationsfaktor von 1:3 ausgeglichen. Die insbesondere durch Stickstoffdepositionen verursachten Funktionsminderungen wurden zwar in Flächenverluste umgerechnet, treten aber nicht sofort, sondern wenn überhaupt nur in langen Zeiträumen auf. Die betroffenen Bestände des LRT 9110 liegen tlw. unmittelbar an der A 1. Die Benachbarung zu einer Landesstraße ist mit deutlich geringeren Beeinträchtigungen verbunden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
189.	<i>Bei der Maßnahme 1.3 V_{CeF} handelt es sich nicht um eine CEF-Maßnahme, sondern um das genaue Gegenteil. Die Funktion der Lebensstätte wird nicht erhalten, sondern zerstört.</i>	Wie vorstehend schon erläutert, sind mit V CEF artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahmen bezeichnet. Die Maßnahme dient der Vermeidung von Tötungsrisiken und ist keine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme. Diese sind mit A CEF bezeichnet.
190.	<i>Die Maßnahme 4.8 AFFH soll als CEF-Maßnahme für Schwarzspecht und Waldkauz dienen. Wie bereits angemerkt wurde, sind CEF-Maßnahmen nach dem Leitfaden der EU-Kommission für europäische Vogelarten überhaupt nicht vorgesehen. Überdies ist überhaupt nicht klar, ob diese Bereiche für die genannten Arten noch aufwertbar sind, weil sie schon jetzt Buchenwald sind.</i>	Durch die vorgesehene Maßnahme bleiben über die forstlichen Umtriebszeiten hinausgehende Alters- und Zerfallsphasen erhalten, wodurch sich das Höhlenangebot und der Totholzanteil und damit einhergehend das Quartier- und Nahrungsangebot für Fledermäuse und zahlreiche Waldvögel wie bspw. Schwarzspecht und Waldkauz verbessert. Ob die Fläche bereits genutzt wird, ist dabei unerheblich. Die Verbesserung des Nahrungs- und Quartierangebots trägt dazu bei, dass eine Nutzung durch mehr Individuen möglich ist bzw. sich der Reproduktionserfolg erhöht. Sie ist damit eine geeignete CEF-Maßnahme im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG.
191.	<i>Die Maßnahme 5.15 A_{CeF} sieht das Aufhängen von Nistkästen als funktionserhaltende Maßnahme für den Verlust von Brutplätzen des Haussperlings im räumlichen Zusammenhang vor. Aufgrund der Entfernung zwischen Eingriffsort und Nistkasten ist der räumliche Zusammenhang für die Art jedoch nicht gegeben.</i>	Die Nistkästen sind im näheren Umfeld der betroffenen Brutpaare, in geeigneter Umgebung und ausreichenden Abstand zur geplanten Straße vorgesehen. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang bleibt damit erfüllt. Soweit Eigentümer nicht zum Aufhängen der Nistkästen bereit sind, kann im nahen Umfeld nach Alternativen gesucht werden.
192.	8.2 - Schutzgebiete	
193.	8.2.1 - Allgemeines	<p>Das Planfeststellungsverfahren zur A 33 Nord erfolgt auf Grundlage des bereits abgeschlossenen Linienbestimmungsverfahrens und der hierzu durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS).</p> <p>Die UVS ist Bestandteil der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung gem. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Sie dient als Fachbeitrag zur Linienfindung und hat als Ziel, unter mehreren Trassenvarianten, eine umweltfachliche Vorzugsvariante herauszuarbeiten.</p> <p>Hierbei findet eine Bestandserfassung und –bewertung der Schutzgüter statt. Die Schutzgüter sind nach § 2 Abs. 1 UVPG: Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.</p> <p>Anschließend erfolgt die Ermittlung und Darstellung der Bereiche mit unterschiedlichem Konfliktpotential (Raumwiderstände) und die Ableitung von konfliktarmen Korridoren. Für jede Trassenvariante werden die Umweltauswirkungen ermittelt und ein Alternativenvergleich durchgeführt.</p> <p>Im Rahmen der Gesamtabwägung wurden bei der Linienabstimmung, neben den Ergebnissen der UVS, alle übrigen öffentlichen Belange, wie Wirtschaftlichkeit, soziale und gesellschaftliche Auswirkungen sowie private Belange berücksichtigt bzw. sind in die Planung eingeflossen. Auch wurden die im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebenen Äußerungen in den Planungsprozess einbezogen und, so weit wie möglich, in die Planungen aufgenommen.</p> <p>Die dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Trassenführung beruht auf dem verbindlichen Abwägungsergebnis des Linienbestimmungsverfahrens und stellt die entsprechend den aufgestellten Kriterien ermittelte Vorzugslinie / -variante dar.</p>
194.	8.2.2 - Vorhandene Schutzgebiete	
195.	8.2.2.1 - FFH-Gebiete <i>FFH-Gebiet wird beeinträchtigt</i> <i>FFH-Richtlinien werden verletzt</i>	<p>Zur Prüfung der Verträglichkeit der A 33 mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete wurden auf Grundlage des § 34 BNatSchG für die FFH-Gebiete „Kammolch-Biotop Palsterkamp“ (DE 3614-332), „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (DE 3614-334) sowie „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ (DE 3614-331) FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die A 33 für die Gebiete DE 3614-332 und 3614-331 unter Berücksichtigung von Maßnahmen bzw. Beschränkungen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führt, sh. Unterlagen 19.3.1.1 und 19.3.3.1.</p> <p>Trotz Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3614-334. Es kann daher nur im Rahmen einer Ausnahme/Abweichungsentscheidung gem. § 34 Abs. 3 ff BNatSchG zugelassen werden. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zum Ergebnis, dass sämtliche Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung gegeben sind, sh. Unterlage 19.3.4.</p> <p>In der Ausnahmeprüfung werden der Schutzstatus und -zweck des betroffenen FFH-Gebietes genau betrachtet. Im aktuellen Stand der Planungen werden die Unterlagen der Ausnahmeprüfung erstellt. Die eigentliche Prüfung und eine Entscheidung über die Erteilung der Ausnahme fällt erst mit der Zulassungsentscheidung auf der nächstfolgenden Planungsebene.</p> <p>Durch die Prüfinstanz der EU-Kommission werden die geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen abgewogen, um sicherzustellen, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, die Schutzgebietsfunktionen weiterhin aufrecht zu erhalten und mit dem Autobahnbau zu vereinbaren.</p> <p>Der Schutzzweck der FFH-Gebiete bzw. die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung und Kohärenzsicherung auch mit einer A 33 aufrechterhalten werden.</p>
196.	<i>Ein von der EU als Schutz für Flora und Fauna eingestuftes Gebiet wäre betroffen.</i>	Insgesamt sind drei von der EU-ausgewiesene Schutzgebiete von der A 33 betroffen.
197.	<i>Gebiet soll dem Schutz von fünf gefährdeten Lebensräumen und drei europaweit bedrohten Tierarten dienen</i>	<p>Zur Prüfung der Verträglichkeit der A 33 mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete wurden auf Grundlage des § 34 BNatSchG für die FFH-Gebiete „Kammolch-Biotop Palsterkamp“ (DE 3614-332), „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (DE 3614-334) sowie „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ (DE 3614-331) FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die A 33 für die Gebiete DE 3614-332 und 3614-331 unter Berücksichtigung von Maßnahmen bzw. Beschränkungen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führt, sh. Unterlagen 19.3.1.1 und 19.3.3.1.</p> <p>Trotz Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3614-334. Es kann daher nur im Rahmen einer Ausnahme/Abweichungsentscheidung gem. § 34 Abs. 3 ff BNatSchG zugelassen werden. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zum Ergebnis, dass sämtliche Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung gegeben sind, sh. Unterlage 19.3.4.</p> <p>In der Ausnahmeprüfung werden der Schutzstatus und -zweck des betroffenen FFH-Gebietes genau betrachtet. Im aktuellen Stand der Planungen werden die Unterlagen der Ausnahmeprüfung erstellt. Die eigentliche Prüfung und eine Entscheidung über die Erteilung der Ausnahme fällt erst mit der Zulassungsentscheidung auf der nächstfolgenden Planungsebene.</p> <p>Durch die Prüfinstanz der EU-Kommission werden die geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen abgewogen, um sicherzustellen, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignete sind, die Schutzgebietsfunktionen weiterhin aufrecht zu erhalten und mit dem Autobahnbau zu vereinbaren.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Der Schutzzweck der FFH-Gebiete bzw. die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung und Kohärenzsicherung auch mit einer A 33 aufrechterhalten werden.
198.	<i>Der Autobahnneubau schneidet das FFH-Gebiet von umliegenden Gewässern ab, in denen ebenfalls mit Kammolchvorkommen zu rechnen ist und die zusammen mit dem kleinen Vorkommen im FFH-Gebiet eine Metapopulation bilden.</i>	In der FFH-VP wurden mögliche Austauschbeziehungen über die FFH-Gebietsgrenze hinweg betrachtet. Dabei können vor dem Hintergrund der angrenzenden Habitat- und Nutzungsstrukturen sowie der Ergebnisse der im weiteren Umfeld durchgeführten Amphibienuntersuchungen Austauschbeziehungen über die Trasse hinweg weitestgehend ausgeschlossen werden. Der gewählte Untersuchungsraum ist hier für eine Einschätzung der Betroffenheit ausreichend.
199.	<i>Das Umweltforum stimmt den Gutachtern zu, dass das FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt wird. Allerdings wird die Schwere der Beeinträchtigung nur unvollständig erfasst.</i>	Charakteristische Arten wurden im erforderlichen Umfang berücksichtigt. Die als Beleg für die Nichtwirksamkeit der Grünbrücken angeführten Untersuchungen basieren hinsichtlich der Annahmen zu Flugbewegungen innerhalb der Waldbereiche im Wesentlichen auf einigen wenigen Telemetrieergebnissen sowie Ausflugebeobachtungen im Offenland. Das Raumnutzungsverhalten innerhalb der Waldbereiche wurde nicht detailliert untersucht. Die Annahme einer diffusen gleichmäßigen Nutzung der Waldbereiche war lediglich eine empirisch nicht belegte Arbeitshypothese, von der ausgehende Annahmen zu Brückenbreiten getroffen wurden. Durch die zur Planfeststellung durchgeführten umfangreichen Untersuchungen konnte die Anforderungen an Querungshilfen weiter spezifiziert werden. Die vorgesehenen Querungshilfen entsprechen den Anforderungen der MAQ bzw. gehen darüber hinaus und sind als wirksam anzusehen.
200.	<i>Tatsächlich stellen die Karten im Gegensatz zum FFH-Gebiet Palsterkamp nur Teile des FFH-Gebietes dar, sodass man sich anhand der Unterlagen kein vollständiges Bild machen kann.</i>	Sowohl die Übersichtskarte zum Gebiet als auch die Übersichtskarte zu den Kohärenzmaßnahmen stellen das Gesamtgebiet und auch die Ausdehnung des FFH-Gebietes dar.
201.	<i>Deutsche FFH-Gebiete enthalten in vielen Fällen den LRT 6510 in einer Ausdehnung, die der im FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ entspricht, sodass es kein Argument gibt, den LRT hier aufgrund seiner Größe als nicht signifikant einzustufen.</i>	Hier gilt das vorstehend ausgeführte gleichfalls. Zudem wird es viele Gebiete geben, welche für die Unterschutzstellung des LRT 6510 geeigneter sind als ein insbesondere für das Große Mausohr unter Schutz gestelltes Waldgebiet.
202.	<i>Die Verteilung, Größe und Qualität der LRT- und Habitatflächen macht es erforderlich, dass im FFH-Gebiet Flächen für die Entwicklung geeigneter Strukturen vorgesehen werden. Diese hätten vor der Planung der Autobahn festgelegt werden müssen, denn ihre Beeinträchtigung ist ebenfalls als Beeinträchtigung des Gebietes anzusehen, weil die Entwicklung hin zu einem günstigen Erhaltungszustand und den Gesamtzielen des Gebietes hin unmöglich gemacht werden, wenn solche Flächen überbaut oder durch Lärm oder Schadstoffe dauerhaft beschädigt werden.</i>	Die Aufstellung von Managementplänen für weitere Entwicklungen im FFH-Gebiet ist Aufgabe der zuständigen Naturschutzverwaltung.
203.	<i>Die vorgelegte habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung ist unvollständig, denn sie berücksichtigt längst nicht alle möglichen Alternativen.</i>	Die Nord-Ost-Variante ist rund 68 % länger als die Vorzugsvariante, weist entsprechend höherer Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt auf, verursacht Mehraufwendungen von ca. 100 Mio € und ist verkehrlich weniger wirksam. Aus den gleichen Gründen wurde sie bereits im Raumordnungsverfahren in voller Kenntnis der FFH-Problematik ausgeschlossen. Es liegen keine neuen Gründe oder Erkenntnisse vor, aus denen sich die Notwendigkeit ableiten ließe, diese Variante noch einmal vertieft zu betrachten.
204.	<i>Nicht ernsthaft in die Betrachtung einbezogen worden ist die Null+-Variante, die ebenfalls kein einziges FFH-Gebiet nachteilig berührt. Beide Varianten wären in habitatschutzrechtlicher Hinsicht klar vorzugswürdig gewesen, weil sie die mit dem Neubau verfolgten Ziele, die großräumige Lenkung des Verkehrs, ebenfalls leisten würden, ohne FFH-Gebiete mit prioritären LRT erheblich zu beeinträchtigen.</i>	Wie ebenfalls bereits im Raumordnungsverfahren dargelegt, kann die Null-Plus-Alternative eines 6 oder auch 8 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.
205.	<i>Ob mit diesen beiden Beispielen der Kreis der möglichen Alternativen im habitatschutzrechtlichen Sinne bereits abschließend Umrissen wurde, ist füglich zu bezweifeln.</i>	Südwestlich der Anschlussstelle Belm sind keine vernünftigen Alternativen erkennbar, da sie entweder durch das FFH-Gebiet Palsterkamp oder dichte besiedelte Ortsteile wie bspw. Dodesheide verlaufen müssten.
206.	<i>Außerdem existieren auch innerhalb des räumlichen Umgriffs des Betrachtungsraums weitere Alternativen, mit denen das Ausmaß der Belastung reduziert werden kann. Zu denken ist dabei beispielsweise an eine Tunnelbauweise im Bereich des Wiehengebirges oder die komplette Einhausung des FFH-Gebietes.</i>	Eine komplette Einhausung oder Untertunnelung würden die Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet reduzieren werden aber hinsichtlich der Mehrkosten als unzumutbar angesehen.
207.	<i>Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf insbesondere nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftsrechtlichen Schutzgüter stehen." Einer solchen Prüfung hat sich die Behörde bisher entzogen.</i>	Eine derartige Prüfung wurde mit Unterlage 19.3.4 vorgelegt.
208.	<i>Selbst wenn man nur die Varianten betrachtet, den die Antragsunterlagen vertiefen, werden massive Mängel deutlich, auch wenn hier voranzustellen ist, dass der gesamte Vergleich hinsichtlich der Anh. II-Arten sowie der charakteristischen Arten an einer völlig veralteten Datenlage krankt.</i>	Die Vorzugswürdigkeit der Variante III hinsichtlich der gebietsschutzrechtlichen Aspekte ist in den Unterlagen dargelegt. Allerdings weist diese Trassenführung Nachteile bei den artenschutzrechtlichen Betroffenheiten auf und ist aufgrund der schwerwiegenden Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch (unmittelbare Betroffenheit von zwei Wohngebäude sowie drei weiteren (Neben)Gebäuden und insg. 1,29 ha dem Wohnen dienende Grundstückflächen) unzumutbar. Auf die Datenlage wurde bereits eingegangen.
209.	<i>Aus Sicht des Umweltforums sind beide Varianten angesichts der tatsächlich vorhandenen Alternativen „Null-Plus“ und „Nordost“ inakzeptabel. Denn bei beiden Alternativen wäre die Beeinträchtigung der FFH-Gebiete null.</i>	Die Auffassung wird zur Kenntnis genommen, entspricht aber nicht der Auffassung des Vorhabenträgers.
210.	<i>Insgesamt ist festzustellen, dass es an Alternativenprüfungen für darüber hinaus betroffene FFH-Gebiete fehlt bzw. deren Beeinträchtigungen in die Alternativenprüfung für das FFH-Gebiet „Wiehengebirge ...“ einbezogen wurden.</i>	Eine Abweichungsprüfung ist nur für erheblich beeinträchtigte Gebiet erforderlich. Die nicht weiter begründete Auffassung, dass die übrigen drei FFH-Gebiete im Verbund stehen und mit der Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Wiehengebirge ...“ mit beeinträchtigt werden wird durch die vorliegenden Untersuchungen nicht bestätigt.
211.	<i>Die vorgesehenen Maßnahmenflächen liegen z.T. weit außerhalb des FFH-Gebietes und sind deshalb nicht geeignet, die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes zu gewährleisten, weil sie dem Schutzregime der FFH-RL entzogen sind.</i>	Zu den Flächen liegen Bestandsdaten der Landesforsten vor, die zeigen, dass hier Aufwertungspotenziale bestehen. Es ist vorgesehen dies Flächen mit in das Schutzgebietsnetz Natura 2000 einzubeziehen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
212.	<i>Die Eigenbindung der Forstverwaltung bei der Sicherung von Natura 2000-Flächen ist derart gering, dass sie als Grundlage für die Beurteilung von Verbesserungen ausscheidet</i>	Im Bereich des Landesforsten ist die Forstverwaltung für das Gebietsmanagement und zuständig und berücksichtigt hier die Anforderungen des RdErl. Schutz, Pflege und Entwicklung von Natura 2000-Gebieten im Landeswald. Die vorgesehenen Maßnahmen gehen über diese Anforderungen hinaus.
213.	<i>Die Beeinträchtigungen der Straße auf die Lebensraumtypen und Habitate sind viel zu ungenau und viel zu alt, um daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten.</i>	Die Beeinträchtigungsbewertung wurde ja bereits vorher erörtert. Die Auffassung des Einwenders zu den Landesforsten wird zur Kenntnis genommen.
214.	<i>Gleiches gilt auch für den Kammolch. Da die Betroffenheit der Habitate dieser Art überhaupt nicht ermittelt worden ist, können weder die Erheblichkeit der Beeinträchtigung noch Umfang und Ausgestaltung von Kohärenzmaßnahmen in geeigneter Weise bestimmt werden.</i>	Die Maßnahme besteht aus mehreren Gewässern. Diese werden einerseits im unmittelbaren Nahbereich des betroffenen Gewässers und andererseits beiderseits der Trasse angelegt, um beidseitig Aufwertungen zu schaffen.
215.	<i>Über allem schwebt die ungeklärte Frage, welche Flächen eigentlich als „sowieso“-Flächen für die entsprechenden Schutzgüter (LRT und Habitate der Arten) zu entwickeln sind, um deren günstigen Erhaltungszustand bzw. die innergebietliche Kohärenz zu erreichen, die angesichts des hohen Anteils an Nadelwald und suboptimalen Habitatstrukturen für die besonders schutzwürdigen Arten zu erreichen.</i>	Die Kohärenzmaßnahmen liegen überwiegend auf Flächen der Landesforsten, welche auf ihren Flächen auch für die FFH-Managementplanung zuständig sind. Ausgewählt wurden nur Flächen, auf denen nicht ohnehin Maßnahmen zur Verbesserung des Erhaltungszustands vorgesehen sind. Das Problem der „sowieso“ Maßnahmen besteht daher nicht.
216.	<i>Es stellt keine Kohärenzmaßnahme dar, wenn bestehende LRT-Flächen als Kohärenzmaßnahmen für den Verlust von Nahrungshabitaten des Großen Mausohrs deklariert werden und die Maßnahmen u.a. darin bestehen, dass „Habitatbäume“ dauerhaft gekennzeichnet werden.</i>	Eine Umwandlung von prioritären in nicht prioritäre LRT erfolgt nicht. Es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, weshalb LRT-Flächen nicht entsprechend den spezifischen Habitatsprüchen des Mausohrs aufgewertet werden können. Die Maßnahmen gehen i.d.R. weit über die Erhaltung von Habitatbäumen hinaus bzw. wo Habitatbäume relevant sind, werden sämtliche geeigneten Habitatbäume weit über die Anforderungen des o.g. RdErl. hinaus erhalten. Auch bereits als Nahrungsflächen grundsätzlich geeignete Bereiche können hinsichtlich ihrer Nahrungskapazität aufgewertet werden.
217.	<i>Die Antragsunterlagen stellen diesen - angeblichen - Vorteilen die Nachteile für das Schutzgebietsnetz Natura 2000 gegenüber. Diese Bilanz ist jedoch ungeeignet, weil sie die Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete nur unvollständig und auf veralteter Datenlage bewertet hat.</i>	Auf die Annahme einer unzureichenden Beeinträchtigungsermittlung und die Alternativenbeurteilungen wurde bereits vorstehend eingegangen. Diesen Einschätzungen kann nicht gefolgt werden.
218.	<i>Außerbetrachtung von Summationseffekten (kumulative Auswirkungen)</i>	Die Betrachtung aller relevanten kumulativ wirkender Pläne und Projekte ist im Rahmen der Bearbeitung erfolgt. Zu diesem Zweck wurde im Januar 2016 durch die Vorhabenträgerin eine Abfrage beim Landkreis, den Gemeinden und weiteren relevanten Trägern öffentlicher Belange durchgeführt, ob im Umfeld des FFH-Gebietes weitere Pläne und Projekte seit Gebietsmeldung realisiert bzw. vorgesehen sind, welche nachteilige Auswirkungen auf das FFH-Gebiet haben könnten. Zur Aktualisierung erfolgte eine weitere Abfrage im Mai 2019 (Vgl. Kap. 7 der U.19.3.1 bis 19.3.4 Textteil).
219.	8.3 - Artenschutz	Die durch das Vorhaben bedingten unvermeidbaren Eingriffe in die Tier- und Pflanzenwelt werden durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes kompensiert oder an anderer Stelle ersetzt.
220.	<i>Dieser Belang ist im Hinblick auf die Ziele des Umweltforums insofern von Bedeutung, als die Zerschneidung von Flächen den Nutzungsdruck auf die verbleibenden Flächen verstärken wird und somit die Gefahr besteht, dass sich der Rückgang der Arten und empfindlichen Lebensräume weiter verschärft und auch die sonstige, mit der normalen landwirtschaftlichen Nutzung verbundene Umweltbelastung erhöht.</i>	Die angenommenen Veränderungen landwirtschaftlicher Nutzungsintensitäten sind hypothetisch. Nicht auszuschließen wäre auch eine Extensivierung oder Nutzungsaufgabe verbleibender Restflächen.
221.	<i>So wird einleitend zwar darauf verwiesen, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen gilt und dass von den Verboten alle Arten des Anh. IV FFH-RL bzw. alle europäischen Vogelarten profitieren. Eine individuenbezogene Prüfung findet jedoch längst nicht für alle festgestellten Arten statt.</i>	Die Bewertung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfolgt für die Arten mit besonderer Planungsrelevanz entsprechend der Anforderungen der einzelnen Verbotstatbestände. Für allgemein häufige Arten erfolgte aufgrund ähnlicher Ansprüche und Beeinträchtigungen eine Prüfung nach Gilden bestimmter Habitattypen. Es wurden dabei alle Arten berücksichtigt und nur textlich zusammengefasst.
222.	<i>Es wird angemerkt, dass das Tötungsverbot dann gegeben ist, wenn sich das Tötungsrisiko vorhabenbedingt erhöht. Eine vorhabenbedingte Erheblichkeitsschwelle wird jedoch für keine Art genannt, sodass der erforderliche Prüfmaßstab nicht vorliegt.</i>	Das Tötungsverbot ist erst gegeben, wenn das Tötungsrisiko signifikant erhöht wird. Diese Risikoerhöhung wurde einzelfallspezifisch in Abhängigkeit von den Verhaltensweisen der Art, der Aufenthaltswahrscheinlichkeit im Vorhabensbereich und der Wirksamkeit von Vermeidungsmaßnahmen beurteilt.
223.	<i>Der AFB weist zum Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG weiter darauf hin, dass Störungen nur dann erheblich seien, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert. Eine Abgrenzung der lokalen Population fehlt, außerdem wird deren Erhaltungszustand für die einzelnen Arten nicht ermittelt. Überdies weicht die zugrunde gelegte Definition der Verschlechterung des Erhaltungszustandes von der aus der Gesetzesbegründung ab (vgl. BT-Drs. 16/5100, S. 11).</i>	Eine störungsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist letztlich nur möglich, wenn die Störung nachhaltige Auswirkungen auf den Fortpflanzungserfolg der Arten hat. Dies kann insbesondere bei dauerhaften Störungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch betriebsbedingte Effekte der Straße der Fall sein. Dieser Sachverhalt wurde vorsorglich der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zugeordnet, ist also sogar enger gefasst als die lokale Population.
224.	<i>Für die Beurteilung des individuenbezogenen Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wäre es erforderlich gewesen, die geschützten Lebensstätten für alle europarechtlich geschützten Arten zu ermitteln. Daran fehlt es jedoch für die allermeisten Arten.</i>	Zunächst betrifft § 44 Abs. 1 Nr. 3 nicht unmittelbar Tiere oder Individuen, sondern zielt darauf ab, die kontinuierliche ökologische Funktionalität ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu schützen. Dieser Sachverhalt wurde in Abhängigkeit von der Häufigkeit und Seltenheit der Arten, ihren Verhaltensweisen, ihren Habitatsprüchen und ihrer Anpassungsfähigkeit sowie den Habitatpotenzialen im räumlichen Zusammenhang mit der jeweils artspezifisch erforderlichen Genauigkeit ermittelt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
225.	<i>Der AFB überdehnt den räumlichen Zusammenhang, in dem nach der Rechtsprechung des BVerwG CEF-Maßnahmen zu veröden sind.</i>	Der räumliche Zusammenhang der CEF-Maßnahmen zu den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurde jeweils vor dem Hintergrund der artspezifischen Mobilität und Reviertreue der Arten sowie der Habitatausstattung im Untersuchungsraum beurteilt und ist als sachgerecht anzusehen.
226.	<i>Diese Feststellung ist schon deshalb nicht haltbar, weil gar nicht alle artenschutzrechtlich relevanten Arten punktgenau erfasst wurden und deshalb auch die Trasse nicht auf deren Vorkommen abgestimmt worden sein kann.</i>	Der zitierten Aussage liegen die Ziele der Habitatrichtlinie, d.h. der Erhalt der Artenvielfalt zu Grunde. Die im Hinblick auf den Erhalt der Artenvielfalt und damit für eine Optimierung der Trassenführung besonders bedeutsamen gefährdeten Arten wurden entsprechend mit höherer Genauigkeit erfasst als allgemein häufige ungefährdete Arten.
227.	<i>Tabelle 15 des AFB stuft verschiedene Maßnahmen als „CEF“-Maßnahmen ein, die mit dieser Kategorie nichts zu tun haben, so z.B. „Faubrüden“ oder „Amphibiendurchlässe“.</i>	Wie der Überschrift zu Tabelle 15 zu entnehmen ist, handelt es sich um „Vermeidungsmaßnahmen mit Bedeutung für den Artenschutz“. Das Kürzel CEF soll lediglich auf den artenschutzrechtlichen Hintergrund der Maßnahmen hinweisen.
228.	<i>Abschnitt 6.2 des AFB enthält Ausführungen zu vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen, die erkennen lassen, dass die Autoren die engen räumlichen und inhaltlichen Grenzen, die das Bundesverwaltungsgericht für den Einsatz solcher Maßnahmen gezogen hat, nicht beachtet hat.</i>	Der räumliche Zusammenhang der CEF-Maßnahmen zu den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wurde jeweils vor dem Hintergrund der artspezifischen Mobilität und Reviertreue der Arten sowie der Habitatausstattung im Untersuchungsraum beurteilt und ist als sachgerecht anzusehen. Für die Vögel ist bei den Maßnahmen kein Individuenbezug erforderlich, die meisten Arten sind relativ kurzlebig, entscheidend ist, dass geeignete Lebensräume für eine Besiedlung bereitgestellt werden, um die Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufrecht zu erhalten. Dieser Funktionsbezug wird mit den angegebenen Maßnahmen umgesetzt.
229.	<i>Die zusammenfassenden Ergebnisse der „artspezifischen Prüfung“ sind unvollständig, weil für einen Teil der Arten überhaupt keine Bewertung vorgenommen wurde. Sie ist darüber hinaus für die untersuchten Arten teilweise unzutreffend, wie beispielhaft erläutert werden soll.</i>	Das Tötungsrisiko wurde einzelfallspezifisch in Abhängigkeit von den Verhaltensweisen der Art, der Aufenthaltswahrscheinlichkeit im Vorhabenbereich und der Wirksamkeit von Vermeidungsmaßnahmen beurteilt. Das Ergebnis ist in den jeweiligen Artensteckbriefen dokumentiert.
230.	<i>Es bleibt unberücksichtigt, dass Maßnahmen, die der Kollisionsminderung der einen Art (z.B. Gehölzpflanzungen für den Steinkauz) dienen sollen, Anlockeffekte für andere Arten haben (z.B. Gebüschbrüter), die dann einem zusätzlichen Tötungsrisiko ausgesetzt werden.</i>	Grundsätzlich handelt es sich um ein Bündel von Maßnahmen (dichte Abpflanzung, mittelsäugerdichter Wildschutzzaun, für Greifvögel und Eulen unattraktive Mittel- und Randstreifengestaltung) welche in der Summe der Vermeidung von Tötungsrisiken dienen und für beide Arten gleich wirksam sind. Für den Steinkauz ist aufgrund seiner Seltenheit aber eine höhere Prognosesicherheit der Maßnahmen-wirksamkeit erforderlich, weshalb hier abweichend von der Schleiereule unter Vorsorgegesichtspunkten eine Ausnahme vorgesehen wird (s. auch Dierschke, Bernotat 2016).
231.	<i>Der AFB stellt ferner fest: „Bei keiner der geprüften Arten wird durch das Vorhaben gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verstoßen.“ Diese Feststellung ist nicht zur Deckung zu bringen mit der vom BMVBS selbst herausgegebenen Fachkonvention zur Beurteilung der Störungswirkungen von Straßenverkehr (Garniel und Mierwald 2010).</i>	Gemeint ist vermutlich die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Die hiernach relevanten Effektdistanzen wurden vollumfänglich berücksichtigt, aber aufgrund ihrer Dauerhaftigkeit der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und nicht der Störung zugeordnet. Eine derartige Zuordnung wird als plausibel angesehen, da der Straßenlärm die Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätte dauerhaft beeinträchtigt. Unbestritten lassen sich auch Argumente finden, den Straßenlärm als Störung zu behandeln. In der Konsequenz würde dies aber keinesfalls zu einer Erhöhung der durch Verbotstatbestände betroffenen Arten führen, sondern eher zu einer Verminderung. Insoweit wurden alle Verbotstatbestände für alle betroffenen Arten vollständig ermittelt.
232.	<i>Eine korrekte Identifizierung der einzelnen Verbotstatbestände würde zu dem Ergebnis führen, dass eine weit größere Zahl von Arten erheblich beeinträchtigt und deshalb eine artenschutzrechtliche Ausnahme erforderlich wird. Insofern ist die Darlegung der Ausnahmeveraussetzungen obsolet.</i>	Wie nachstehend zu den vermeintlichen Defiziten erläutert, wurden alle artenschutzrechtlich relevanten Arten berücksichtigt.
233.	<i>Gehölzarten sind nicht sachgerecht erfasst worden und es liegen keine verwertbaren Daten vor außer der Information, dass sie an irgendeiner Stelle im Gebiet Vorkommen und es liegen nur ganz grobe Vorstellungen zur Häufigkeit vor.</i>	Für alle Arten wurde ein mögliches signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko geprüft. Unter Berücksichtigung des Maßstabes „Erhöhung über das allgemeine Lebensrisiko hinaus“ ist jedoch kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko gegeben.
234.	<i>Es wird kein Tötungsrisiko durch die Freistellung des Baufeldes gesehen, weil vorgesehen ist, diese Arbeiten saisonal zu beschränken. Dabei wird jedoch übersehen, dass im Eingriffsbereich Arten festgestellt wurden, deren Brutzeit zumindest z.T. in das vorgesehene Zeitfenster fällt.</i>	Die vorgesehene Vermeidungsmaßnahme ist ausreichend. Die Einwendung gibt nicht an für welche Arten die Maßnahme nicht wirksam sein soll.
235.	<i>Während eingangs zu diesen Arten festgestellt wird, dass Effektdistanzen mit erheblichen Störungen bis zu einer Entfernung von 300 m reichen, kommt der AFB zu dem Ergebnis, dass keine Störungen für alle hier aufgeführten Arten gegeben sind.</i>	Es erfolgt für alle Arten eine sachgerechte artbezogene Bewertung. Wie vorstehend erläutert werden die Effektdistanzen entsprechend Garniel et al 2010 bei der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten berücksichtigt.
236.	<i>Das Datenblatt räumt für alle Arten dieser Gruppe pauschal ein, dass es zur Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten kommt. Einen Verbotstatbestand sehen die Autoren des AFB aber dennoch nicht, weil ebenso pauschal davon ausgegangen wird: „Funktionalität im räumlichen Zusammenhang bleibt gewahrt.“</i>	Für allgemein häufige Arten ist aufgrund der fehlenden engen Habitatbindung im Regelfall ein Ausweichen möglich, so dass, sofern überhaupt der enge Schutz der Fortpflanzungs- und Ruhestätte aufgrund einer jährlichen neuen Nestanlage an anderer Stelle, häufig auch außerhalb des Revieres, besteht, der Verbotstatbestand nicht erfüllt wird und die ökologische Funktionsfähigkeit erhalten bleibt.
237.	<i>Wie bereits ausgeführt wurde, gehört der artenschutzrechtliche Alternativenvergleich in eine eigenständige Prüfung, ist dann aber vollständig und auf Grundlage aktueller Daten durchzuführen. Was man im Alternativenvergleich</i>	Die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten sind ausführlich im Artenschutzbeitrag dargelegt. Für den artenschutzrechtlichen Alternativenvergleich sind ausschließlich die Arten relevant, für die sich tatsächlich auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ergeben. Dies sind die berücksichtigten drei Arten. Undifferenzierte Angaben zu Siedlungsdichten oder zur Anzahl an Revieren sind nicht geeignet die artenschutzrechtlichen Anforderungen zu erfüllen. Auf die Datenlage wurde bereits eingegangen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<i>tatsächlich vorfindet, kann man nur noch als willkürlich und auf das gewünschte Ergebnis hin konstruiert bezeichnen.</i>	
238.	8.3.1 - Vögel	
239.	<i>Die vogelkundlichen Erfassungen sind völlig veraltet und im Übrigen auch unvollständig.</i>	Für das Gebiet wurde in 2019 noch einmal eine Erfassung der Brutvögel durchgeführt und in die Unterlagen integriert.
240.	<i>Die Daten sind außerdem unvollständig, denn sie beschränken das Artenspektrum. Gesetzlich geschützt ist jedoch nicht nur irgendeine Auswahl sogenannter planungsrelevanter Arten - diese von den Gutachtern erfundene Kategorie gibt es im Naturschutzrecht nicht - sondern der Gesamtbestand der europäischen Vogelarten. Für die Masse der Vorkommen liegen keinerlei Ortsangaben vor. Die Bestandgrößen sind für diese Arten nur in ungefähren Größenklassen angegeben. Eine Beurteilung artenschutzrechtlicher Verbote ist so überhaupt nicht möglich.</i>	Es wurde alle Arten erfasst. Lediglich im Hinblick auf die Betrachtungstiefe wurde eine Unterscheidung in allgemein häufige Arten und Arten mit besonderer Planungsrelevanz vorgenommen. Dieses Vorgehen entspricht den allgemein anerkannten Methodenstandards (s. z.B. Albrecht et al. 2014).
241.	<i>Eine Vergleichbarkeit der Wertigkeit der Vorzugs- mit der Alternativtrasse ist aufgrund der deutlich auseinanderliegenden Erfassungsjahre nicht möglich. Vielmehr ist eine zeitgleiche Erfassung erforderlich.</i>	Für das Gebiet wurde in 2019 noch einmal eine Erfassung der Brutvögel und Fledermäuse durchgeführt und in die Unterlagen integriert. Die Vorzugs- und Alternativtrasse werden auf dieser Basis mit dem gleichen Datensatz beurteilt.
242.	<i>Die Methodenbeschreibung ist unzureichend. Es fehlt eine Beschreibung der Beobachtungsumstände.</i>	Für das Gebiet wurde in 2019 noch einmal eine Erfassung der Brutvögel durchgeführt und in die Unterlagen integriert wird. Die Kartierung 2019 erfolgte in Anlehnung an die Methodenstandards zu Erfassung der Brutvögel Deutschlands (Südbeck et al. 2005) mit sechs Tagbegehungen und drei Nachtbegehungen. Soweit in der Einwendung auf einzelne fehlende Arten Bezug genommen wird fehlen konkrete prüfbare Orts- und Zeitangaben. Die Erfassung wird entsprechend der Methodik als vollständig angesehen.
243.	<i>Die nachfolgende Karte zeigt die Verteilung aller ca. 5.900 Registrierungen eigener Kartierungen aus 2011 (unveröff.), die bereits auf den ersten Blick deutlich machen, dass für die europäischen Vogelarten zum damaligen Zeitpunkt jedenfalls weit größere Betroffenheiten zu berücksichtigen waren als sie in den Antragsunterlagen dargestellt werden.</i>	Die auf der Karte dargestellten Punkte lassen sich hinsichtlich der Arten und insbesondere der Reviere nicht differenzieren. Für artenschutzrechtliche Beurteilungen erforderliche Statusangaben fehlen vollständig. Dargestellt sind alle Beobachtungen ohne methodische Angabe wie diese Punkte zustande gekommen sind. Eine Vergleichbarkeit von Einzelbeobachtung mit den Daten einer Revierkartierung ist nicht gegeben.
244.	<i>Völlig unzureichend sind ferner die Erfassungen zum Auftreten der Gastvögel sowie der überwinterten und mausernden Arten.</i>	Die Untersuchungen decken alle Bereiche mit möglichen Vorkommen von empfindlichen Rastvögeln auf. Eine Untersuchung des gesamten Trassenbereiches war aufgrund der Habitatausstattung nicht erforderlich. Sofern darauf verwiesen wird, dass entsprechende Arten im gesamten Trassenbereich vorkommen, fehlen konkrete Angaben zu den Arten.
245.	<i>Es fehlt außerdem eine Auswertung vorhandener Quellen.</i>	Diese Sammelberichte des NVO enthalten keine für das Vorhaben verwertbaren Daten, da das Untersuchungsgebiet nicht hinreichend abgedeckt ist.
246.	<i>Hingewiesen sei auch auf Zwischenergebnisse bisher unveröffentlichter Kartierungen für die Gemeinde Wallenhorst, die z.B. deutlich höhere Kiebitzbestände erbracht haben (siehe Anlage „ZwischenberichtBrutvogel2009“; „Kooiker1996“).</i>	Soweit auf Berichte aus den Jahren 2009 und 1996 verwiesen wird, sei insbesondere für den Kiebitz angemerkt, dass die Kiebitzbestände stark zurückgehen und die in älteren Werken noch vorhandenen Zahlen in aktuelleren Untersuchungen durchweg nicht mehr erreicht werden. Insofern besteht keine direkte Vergleichbarkeit zu älteren Untersuchungen.
247.	<i>Es wird deshalb eine vollständige Neukartierung der gesamten Trasse und aller infrage kommenden Alternativrouten erforderlich, um die Eingriffsregelung und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG abarbeiten zu können.</i>	Für das Gebiet wurde in 2019 noch einmal eine Erfassung der Brutvögel durchgeführt und in die Unterlagen integriert.
248.	<i>Der AFB nennt lediglich die Arten Bekassine, Braunkehlchen, Kranich und Rohrweihe als Durchzügler. Damit ist die Liste unvollständig.</i>	Aufgeführt werden alle eindeutig als Durchzügler nachgewiesene Arten. Unbenommen davon sind weitere Arten als Durchzügler ohne Gebietsbezug, wie z.B. der Fischadler, immer möglich. Eine Betroffenheit für reine Durchzügler ist durch das Vorhaben jedoch nicht gegeben. Die Betroffenheit rastender Arten wird, soweit sie nachgewiesen wurden und sich im Wirkungsbereich der Trasse befinden, angegeben.
249.	<i>Der AFB schränkt den Kreis der Vogelarten mit „Prüfrelevanz“ in unzulässiger Weise ein.</i>	Der AFB behandelt alle nachgewiesenen Vogelarten.
250.	<i>Konsequenz der Effektdistanz ist, dass es für Reviere bis zu dieser Entfernung zu erheblichen Minderungen des Reproduktionserfolges kommt, die zumindest artspezifische Kompensationen erfordern. Diese sind jedoch nicht festgelegt. Das Datenblatt der Art kommt sogar zu der Feststellung, dass eine Störung überhaupt nicht stattfindet.</i>	Wie vorstehend erläutert und auch dem Artensteckbrief zum Baumpieper zu entnehmen werden die Effektdistanzen entsprechend Garniel et al 2010 bei der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten berücksichtigt und auch entsprechende CEF-Maßnahmen entwickelt. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko über das allgemeine Lebensrisiko ist bei Bewertung der Lage der einzelnen Reviere und der Habitatentwertung für den Baumpieper nicht gegeben.
251.	<i>Für den Mäusebussard ist durch die Untersuchungen nicht dargelegt, dass es tatsächlich nicht zu erhöhten Kollisionsrisiken kommt.</i>	Der Bewertungsmaßstab ist die signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos. Dies ist auch aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen (dichte Abpflanzung, mittelsäugerdichter Wildschutzzaun, für Greifvögel und Eulen unattraktive Mittel- und Randstreifengestaltung) nicht gegeben.
252.	<i>Der LBP befasst sich für die verschiedenen Bezugsräume mit einer stark reduzierten Liste von Brutvögeln. Sie führt dazu, dass das 70 - 80 % der tatsächlich vom Eingriff betroffenen Vogelreviere vollkommen unberücksichtigt bleiben.</i>	Für die Avifauna liegt eine aktuelle Erfassung vor, deren Ergebnisse noch ausgewertet und in der Planung berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass in den Untersuchungen das gesamte Spektrum der Vogelarten berücksichtigt wurde, dies aber mit unterschiedliche Prüftiefe erfolgte. So wurden bspw. Vogelarten welche besonders gefährdet und daher für den Erhalt der Biodiversität im Untersuchungsraum auch besonders zu berücksichtigen mit größerer Detailtiefe betrachtet, als Arten welche weit verbreitet sind, eine hohe Anpassungsfähigkeit aufweisen und bereits gut über die Biotopstrukturen mit abgedeckt sind.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
253.	<i>Den Maßnahmen zur Reduzierung von Mortalitätsrisiken für Greifvögel und Eulen ist eine Eignung abzusprechen</i>	Die Maßnahmen sind durchaus zur Verminderung von Kollisionsrisiken geeignet. Aufgrund ihrer besseren Sichtbarkeit und längeren Auffindbarkeit sind insbesondere Kadaver größerer Säugetiere wie insbesondere Mittelsäuger attraktiv für Aasfresser. Kleinsäuger wie Mäuse werden häufig so stark deformiert oder zur Seite geschleudert, dass sie schwer auffindbar sind. Eine für Mittelsäuger dichte Abzäunung, welche natürlich lückenlos ausgeführt wird, reduziert daher das Kollisionsrisiko für Aas suchende Greifvögel deutlich. Zudem ist zu erwarten das sich durch Strukturen im Mittelstreifen und am Randstreifen welche entweder die Ansiedlung und Vermehrung von Mäusen oder die Sichtbarkeit von Mäusen erschweren, die Attraktivität bspw. für im Offenland jagende Eulenarten vermindert.
254.	<i>Es fehlt eine vollständige, aktuelle Untersuchung der charakteristischen Arten. So ist aufgrund der Lebensraumausstattung das Vorkommen des Mittelspechtes und der Hohltaube als charakteristische Arten der LRT nicht auszuschließen.</i>	Das Inventar charakteristischer Vogelarten wurde erfasst und berücksichtigt und wird anhand aktueller Kartierdaten noch einmal überprüft.
255.	8.3.2 - Säugetiere	Als Ergebnis der umfangreichen Fledermausuntersuchungen sowie der vorhandenen Habitatstrukturen konnte gezeigt werden, dass der Bereich der Trassenführungen weder als Quartier noch als Nahrungshabitat der Bechsteinfledermaus eine besondere Bedeutung aufweist. Die relevanten Quartiere liegen in einem nicht von der Trassenführung betroffenen Bereich. Gemäß Standarddatenbogen befindet sich die Art zudem in einem günstigen Erhaltungszustand, d.h. es besteht kein Erfordernis zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands. Wie dem Artenschutzbeitrag und dem LBP zu entnehmen ist, wurden sämtliche im Gebiet vorkommenden Fledermausarten berücksichtigt.
256.	<i>Der Autobahnneubau zerschneidet das FFH-Gebiet und bringt eine erhebliche Schadstoffbelastung mit sich. Eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung empfindlicher Lebensraumtypen im FFH-Gebiet ist zu befürchten.</i>	Dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Fledermauslebensraum Wiehengebirge führt ist unbestritten und wurde sachgerecht unter Berücksichtigung charakteristischer Arten ermittelt.
257.	<i>Fledermauslenkungsmaßnahmen sind an beiden Fahrbahnseiten vorzusehen</i>	Sämtliche Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse werden immer beidseitig der Straße vorgesehen.
258.	<i>Vernichtung von Fledermauslebensräumen</i>	Als Ergebnis der umfangreichen Fledermausuntersuchungen sowie der vorhandenen Habitatstrukturen konnte gezeigt werden, dass der Bereich der Trassenführungen weder als Quartier noch als Nahrungshabitat der Bechsteinfledermaus eine besondere Bedeutung aufweist. Die relevanten Quartiere liegen in einem nicht von der Trassenführung betroffenen Bereich. Gemäß Standarddatenbogen befindet sich die Art zudem in einem günstigen Erhaltungszustand, d.h. es besteht kein Erfordernis zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands.
259.	<i>So enden die Transektbegehungen 2010 bereits Mitte August, obgleich bekannt ist, dass Fledermäuse je nach Witterung bis in den November hinein aktiv sein können (bei der zunehmenden Klimaerwärmung sogar bis in den Dezember hinein, eigene Beobachtungen 2020). Außerdem entspricht die Zahl der Begehungen und ihre Verteilung noch nicht einmal den seit fast sechs Jahren gültigen Vorgaben des Bundesministeriums zur Erfassung der Fledermäuse.</i>	Angaben zu Witterungsverhältnissen während der Begehungen fehlen im Bericht tatsächlich-sind aber nicht zwingend für das Nachvollziehen der Ergebnisse, da davon auszugehen ist, dass die Erfassungen hochgradig bei geeigneten Bedingungen durchgeführt werden. Dies ist Standard bei faunistischen Kartierungen, um vergleichbare und verlässliche Ergebnisse zu erzielen. Alle Kartierer*innen sind immer gehalten, die geeigneten Witterungsbedingungen der jeweiligen Arten zu berücksichtigen. Daher werden beispielsweise bei Regen weder Netzfänge noch Detektorkartierungen durchgeführt. Ein Bericht ist daher auch ohne die Dokumentation der Witterung aussagekräftig und belastbar. Bei Bedarf können die Witterungsdaten der Kartiertage aber nachgereicht werden. Die Ungleichverteilung der Untersuchungspunkte ist dem heterogenen Untersuchungsgebiet mit drei verschiedenen Landschaftstypen (Wald, Niederung Ruller Flut/Nette, Halboffenlandschaft) sowie den projektspezifischen Fragestellungen geschuldet. So wurden beispielsweise im Schledehäuser Hügelland (Halboffenlandschaft) besonders fledermaus-relevante Habitatstrukturen im Eingriffsbereich wie beispielsweise Feldgehölze, kleine Waldbestände, lineare Gehölzstrukturen untersucht. In Kombination von akustischer, sowie telemetrischer Erfassung und Netzfängen konnten so gezielt die Bereiche ermittelt werden, die als Fortpflanzungs- und Ruhestätte oder Leitstruktur für Fledermäuse von Bedeutung sind. Der Wald im Norden des Untersuchungsgebiets hingegen wurde auch aufgrund seiner Bedeutung als FFH-Gebiet mit einer sehr hohen Untersuchungsintensität flächendeckend akustisch und mittels Netzfängen untersucht, um neben den Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch Flugrouten der strukturgebunden fliegenden Fledermausarten insbesondere des Großen Mausohrs innerhalb des geschlossenen Waldbestands zu ermitteln. Zudem wurde aufgrund der als Erhaltungsziel ausgewiesenen Bechsteinfledermaus eine Quartierfindungs- und Jagdgebietstelemetrie durchgeführt, um Quartiere und Aktionsräume dieser Art überprüfen zu können.
260.	<i>Der AFB legt Quartierfunde für Fledermäuse aus den Jahren 2005 bis 2014 zugrunde. Diese Erkenntnisse sind völlig veraltet.</i>	Eine Aktualisierung der Fledermauserfassungen wurde durchgeführt und in die Unterlagen integriert.
261.	<i>Die festgestellten Flugrouten können ohne aktuelle Bestätigung nicht mehr als Grundlage herangezogen werden. Denn insbesondere durch forstliche Arbeiten und der im Zuge der Borkenkäfer-bedingten Fichtenentnahmen im gesamten Waldgebiet ist mit einem grundsätzlich geänderten Raumnutzungsmuster der insgesamt 14 Fledermausarten zu rechnen.</i>	Aufgrund der hohen Untersuchungsichte (Batcordererfassungen, Netzfänge und Telemetrie) in den Jahren 2010 bis 2013 und der flächendeckenden Untersuchung entlang der geplanten Trasse im Wald konnten fachlich fundierte Flugrouten innerhalb des Waldes ermittelt werden. Inwieweit diese angesichts der Veränderungen der Waldstrukturen noch Bestand haben, soll überprüft werden. Die angeführten älteren Untersuchungen sind aufgrund deutlich geringerer Untersuchungsintensität nicht vergleichbar.
262.	<i>Bei der Beurteilung der artenschutzrechtlichen Regelungen fällt eine erhebliche Diskrepanz zwischen den rechtlich identisch geschützten Fledermäusen und europäischen Vogelarten auf. So werden bei fast allen Fledermausarten Tötungsrisiken angenommen, obgleich in einigen Fällen nicht einmal die Arten genau bestimmt wurden (Große/Kleine Bartfledermaus) oder die Tiere nur in wenigen Exemplaren festgestellt wurden, während bei europäischen Vogelarten trotz weiter Verbreitung - vermutlich auch entlang der Trasse – und bekanntermaßen hohem Kollisionsrisiko nie von Tötungsrisiken ausgegangen wurde (Gehölzbrütende Arten).</i>	Anhand von akustischen Daten lassen sich manche Fledermausarten, wie die Große/Kleine Bartfledermaus, nicht unterscheiden. Daher werden in diesen Fällen vorsorglich alle in Frage kommenden Arten berücksichtigt. Das Tötungsrisiko wurde einzelfallspezifisch in Abhängigkeit von den Verhaltensweisen der Art, der Aufenthaltswahrscheinlichkeit im Vorhabenbereich und der Wirksamkeit von Vermeidungsmaßnahmen beurteilt. Da sich verschiedene Fledermausarten strukturgebunden und konzentriert entlang bestimmter Flugrouten fortbewegen sind bei Zerschneidung derartiger Flugrouten, ohne zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen eher Tötungsrisiken zu erwarten als sich bei diffus im Raum bewegenden Vogelarten. Die Bewertungsunterschiede sind insoweit artspezifisch begründet.
263.	<i>Sofern für die einzelnen Fledermausarten auf Vermeidungsmaßnahmen verwiesen wird, die mal mit dem Zusatz „CEF“ und mal mit dem Zusatz „FFH“ versehen sind, ist nicht dargelegt, dass sie tatsächlich artspezifisch zugeschnitten sind.</i>	Um eine Aneinanderreihung von Kürzeln zu vermeiden, werden Maßnahmen, welche sowohl für den Gebietsschutz wie für den Artenschutz bedeutsam sind, allein mit dem jeweils gewichtigeren Kürzel (in diesem Fall dem Gebietsschutz) versehen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
264.	<p>Bei mehreren Fledermausarten wird im Zusammenhang mit dem Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG darauf verwiesen, dass im Zusammenhang mit der Baufeldfreiräumung und der damit verbundenen Fällung von Bäumen eine Quartierkontrolle erfolgen soll. Es ist praktisch überhaupt nicht vorstellbar, dass diese Arbeit auf fast 160 ha durchführbar sein soll, wie der AFB ausweist. Im Übrigen bleibt unklar, wie mit Fledermausfunden im Bereich der Baufeldfreistellung umgegangen werden soll.</p>	<p>Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung ist diese Vorgehensweise auch auf 160 ha durchführbar. Wie mit Fledermausfunden im Bereich der Baufeldfreistellung umgegangen werden soll, ist in Maßnahmenblatt 1.3 V CEF dargelegt.</p> <p>„Besetzte Höhlen und Höhlen, bei denen der Fledermausgutachter einen aktuellen Besatz nicht ausschließen kann, sind mit einem Einwege-Ausgang in der Art zu sichern, dass Ausflüge weiterhin möglich sind, Einflüge jedoch wirksam verhindert werden. Die Fällung festgestellter Quartierbäume ist erst dann zulässig, wenn die Quartiernutzung ausgeschlossen ist. Die Fällung der fledermausrelevanten Höhlenbäume ist generell unter Anwesenheit einer mit der Erfassung von Fledermäusen erfahrenen Fachperson (Biologe, Landespfleger o. ä.) durchzuführen. Fallweise kann eine fachgerechte Vergrämung (unter Hinzuziehung eines Fledermausfachmannes) der Tiere erforderlich werden; dies ist von der Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu beurteilen.“ Soweit eine Vergrämung erforderlich ist, stellt dies eine Maßnahmen zur Vermeidung von Tötungen dar, welche zwar als Störung aufgefasst werden kann, aber nicht erheblich ist, da sie gerade dazu dient den Erhaltungszustand der lokalen Population nicht zu verschlechtern.</p> <p>Eine Öffentlichkeitsbeteiligung kann durch eine Dokumentation der ökologischen Baubegleitung bei der Umsetzung der 1.3 VCEF-Maßnahme in Form von Bautagebüchern gewährleistet werden.</p> <p>Da die Vermeidung der Verbotstatbestände für Ruhe- und Fortpflanzungsstätten von Fledermäusen gilt, ist eine weitere Differenzierung nicht notwendig.</p>
265.	<p>Jedenfalls ist festzustellen, dass die sonstigen Untersuchungen zu Fledermausaktivitäten im Raum nicht zu dem Ergebnis gekommen sind, dass sich eindeutige Korridore festlegen lassen. Damit setzt sich der LBP gar nicht auseinander.</p>	<p>Zutreffend ist, dass Unterlage 19.4 gemeint ist. Als Grundlage für die Planung wurden sehr intensive und umfassende Fledermausuntersuchungen durchgeführt mit denen sich entlang der linienbestimmten Trasse Bereiche mit sehr hoher Bedeutung und Bereiche mit geringer Bedeutung als Flugroute identifiziert werden konnten. Dies bildete die Grundlage für eine optimierte Positionierung der Querungshilfen.</p> <p>Die Raumnutzungsmuster der im Gebiet relevanten Fledermausarten sind im starken Maße von den vorhandenen Waldstrukturen abhängig. Diesbezüglich haben sich im Bereich der Querungshilfen nach derzeitigem Kenntnisstand bislang nur an einer Stelle relevante Veränderungen der Waldstrukturen ergeben, welche zu berücksichtigen sind. Ansonsten ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Aktivitätsschwerpunkte nach wie vor Bestand haben. Das Erfordernis der Kontrolluntersuchungen der Fledermauserfassungen wurde vor dem Hintergrund der erkennbaren Veränderungen erneut geprüft. Die aktuellen Ergebnisse hierzu wurden in der angepassten Planung berücksichtigt.</p> <p>Die im Vorhabensbereich, im Vergleich zu anderen Waldbeständen eher kleinteilig aufgetretenen Waldschäden betreffen insbesondere Fichtenbestände, welche durch Trockenheit und Borkenkäferbefall geschädigt werden. Eine Zunahme von Baumhöhlen ist hierdurch nicht zu erwarten, da die geschädigten Bestände zur Bekämpfung des Borkenkäfers i.d.R. vorzeitig entnommen werden.</p> <p>Um die immer gegebene variable Nutzung von Baumhöhlen zu berücksichtigen, sind zudem Bauzeitenregelungen zur Vermeidung von Tötungsrisiken sowie eine Baumhöhlenkontrolle vor Baubeginn vorgesehen.</p>
266.	<p>Entsprechende Defizite gelten auch für die beiden Fledermausarten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus sowie die charakteristischen Tierarten der Lebensraumtypen. Ohne ergänzende Untersuchungen bleibt die Beurteilung der Beeinträchtigung rudimentär.</p>	<p>Die Fledermausarten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus wurden ausführlich untersucht. Defizite sind hier nicht zu erkennen. Die zusätzliche Berücksichtigung von Wirbellosen hätte keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn gebracht. Die Autobahntrasse verläuft im gesamten FFH-Gebiet im Einschnitt. Randlich der Fahrbahn wurde ein Bereich von rd. 25 m aufgrund der Einschnittsböschungen und des Baufeldes als Verlust von Lebensraum gewertet. Ein angrenzender Bereich von 50 m wurde u.a. aufgrund mikroklimatischer Veränderungen als beeinträchtigt gewertet. Insgesamt ist also ein Bereich von ca. 75 m beiderseits der Trasse abgedeckt. Beeinträchtigungen von Wirbellosen durch Licht können bereits aufgrund der Einschnittslage und der Anpflanzungen über diese Entfernung ausgeschlossen werden. Das gleiche gilt entfernungsbedingt für Erschütterungen. Zur Lärmempfindlichkeit von Wirbellosen liegen keine Erkenntnisse vor. Die Vögel sind hier als der empfindlichere und besser erforschte Indikator anzusehen.</p>
267.	<p>Auf S. 61 spekulieren die Gutachter für das Große Mausohr über eine „zur Bewahrung des Erhaltungszustands vorhabensbedingt vertretbare Erhöhung der Mortalitätsrate <2%, was bei einer Koloniegroße von 500 Tieren < 10 Individuen entspricht.“ Diese Annahme widerspricht nicht nur dem Verschlechterungsverbot, sondern wäre außerdem für die betroffenen Bestände (zu berücksichtigen ist nicht nur die Kolonie in Engter, sondern auch die in Belm) im Detail mittels populationsbiologischer Methoden über mehrere Jahre zu untersuchen gewesen.</p>	<p>Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die aufgrund detaillierter Untersuchungen zum Flugverhalten positionierten und den Anforderungen der MAQ entsprechenden bzw. in der Dimensionierung sogar übersteigenden Grünbrücken zusammen mit den vorgesehenen Leit- und Sperreinrichtungen, der Trassenführung in Einschnittslage und dem Lichtmeideverhalten des Mausohrs gewährleisten, dass Zerschneidungseffekte soweit vermieden werden, dass sich der Erhaltungszustand der Population des Mausohrs nicht verschlechtert. Die Berechnungen wurden lediglich ergänzend durchgeführt, um zu belegen, dass sich die in der Expertise zum Raumordnungsverfahren (FÖA Landschaftsplanung GmbH 2008) aufgestellten Anforderungen unter Kenntnis der Nutzungsschwerpunkte der Fledermäuse auch mit geringer dimensionierten Grünbrücken erreichen lassen. Insofern wurden die in dieser Studie benannten Beurteilungsansätze aufgegriffen. In diesem Zusammenhang ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass als Ergebnis der Beurteilungen keinesfalls eine Mortalitätsrate ermittelt wurde, sondern lediglich der Anteil von Überflügen abseits der Grünbrücken. Da die Straße im Einschnitt verläuft und das Große Mausohr Licht meidet ist zu erwarten, dass ein großer Teil dieser Überflüge nicht zu Kollisionen mit dem Fahrzeugverkehr führt. Dies zeigen auch die nachgewiesenen Überflüge über die A 1, die ohne Querungshilfen erfolgen.</p>
268.	<p>Gleiches ist auch für die Bechsteinfledermaus anzunehmen, die Gesamtbeurteilung „Noch tolerierbare Beeinträchtigung, nicht erheblich“ ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht abzuleiten.</p>	<p>Im Bereich der geplanten Trasse wurden während des gesamten Untersuchungszeitraums von insgesamt 95 gefangenen Tieren lediglich zwei Bechsteinfledermausmännchen erfasst. Grundsätzlich ist der von Fichtenbeständen dominierte Bereich der Trasse als Habitat für die Art wenig attraktiv und liegt auch in gut 2 km Entfernung zu dem regelmäßig genutzten Quartierzentrum der Art. Die vorgenommene Einschätzung ist daher zutreffend.</p>
269.	<p>Die Betrachtung der übrigen Fledermausarten fehlt, obgleich sie als charakteristische Arten in gleicher Weise zu betrachten gewesen wären.</p>	<p>Eine Betrachtung der übrigen Fledermausarten als charakteristische Arten würde keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn bringen. Randeffekte der Straße sind insbesondere durch Lärm zu erwarten. Der für Fledermäuse relevante Bereich ist hier bereits durch die LRT-Verluste im Baufeld und die Funktionsminderung durch Waldanschnitt abgedeckt. Insofern ist kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn gegeben. Vögel sind bezogen auf den Wirkfaktor Lärm die empfindlichere und daher besser für die Berücksichtigung geeignete Art.</p>
270.	<p>8.3.3 - Amphibien</p>	
271.	<p>Die eingesetzten Untersuchungsmethoden sind bereits vom Ansatz her ungeeignet. Denn sie beschränkten sich auf die Nachweise der Arten und im Weiteren auf ihre Laichgewässer.</p>	<p>Für das Gebiet wurde in 2019 noch einmal eine Erfassung der Amphibien durchgeführt und in die Unterlagen integriert. Für das FFH-Gebiet gelangen in den trassennahen Gewässern wie schon 2012/2013 trotz Einsatz von Trichterfallen keine Nachweise von Kammmolchen.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
272.	8.3.4 - Reptilien	
273.	<i>Die Erfassungen erfolgten überdies nur auf drei (!) Probeflächen. Die Alternativtrasse wurde sogar nur auf zwei Probeflächen erfasst. Um aber den individuenbezogenen Verbotstatbeständen Rechnung zu tragen, ist eine flächendeckende Erfassung zumindest auf den Eingriffsflächen der Trasse und aller Nebenbauwerke erforderlich.</i>	Die Untersuchung repräsentativer Probeflächen entspricht fachlichen Standards und liefert hinreichende planungsverwertbare Ergebnisse. So wurden bspw. bei den Reptilien die für die Arten besonders geeignete Habitate im Untersuchungsgebiet beprobt. Soweit auf diesen besonders geeigneten Probeflächen keine für die Planung relevanten Ergebnisse erzielt werden, kann dies auch auf die weniger geeigneten Flächen übertragen werden. Eine flächendeckende Untersuchung ist demgegenüber für viele Arten bzw. Artengruppen unverhältnismäßig.
274.	<i>Der AFB geht davon aus, dass Reptilienarten nach Anh. IV FFH-RL im Eingriffsgebiet nicht Vorkommen. Dazu sind Aussagen jedoch überhaupt nicht möglich, da die zugrunde liegenden Erfassungen z.T. schon mehr als zehn Jahre alt sind und sowieso nur Stichprobenartig erfolgten.</i>	Die Untersuchung repräsentativer Probeflächen entspricht fachlichen Standards und liefert hinreichende planungsverwertbare Ergebnisse. Die möglichen Betroffenheiten von Waldeidechse und Blindschleiche werden durch den LBP sowie die für andere Arten vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit abgedeckt. So profitiert die Waldeidechse bspw. von den für die Waldvernetzung vorgesehenen Grünbrücken. Relevant ist für diese Arten zudem das Vorhandensein geeigneter Biotop- bzw. Habitatstrukturen. Deren Beanspruchung wird erfasst und ausgeglichen. Gleiches gilt entsprechend auch für die national geschützten Amphibien- und Libellenarten.
275.	8.3.5 - Insekten	
276.	<i>Die Untersuchungen zu den Tagfaltern sind acht bis elf Jahre alt. Die Erfassung lediglich auf Probeflächen ist unzureichend.</i>	Die Untersuchung repräsentativer Probeflächen entspricht fachlichen Standards und liefert hinreichende planungsverwertbare Ergebnisse. So wurden auch bei den Tagfaltern, die für die Arten besonders geeigneten Habitate im Untersuchungsgebiet beprobt. Die auf diesen besonders geeigneten Probeflächen ermittelten Befunden können auf vergleichbare und vorsorglich auch auf etwas weniger geeignete Flächen übertragen werden. Eine flächendeckende Untersuchung der (nur) besonders geschützten Arten bzw. Artengruppen ist nicht erforderlich und unverhältnismäßig. Für die Nachtfalter, Muscheln und Heuschrecken gelten die Ausführungen zu den Tagfaltern analog.
277.	<i>Die Ergebnisse zu den Libellen sind acht bis elf Jahre alt und ungeeignet, um die Betroffenheit der allesamt besonders geschützten Arten angemessen zu beurteilen.</i>	Eine Aktualisierung der Datengrundlage zu den Libellenbeständen ist dann zu empfehlen, wenn sich maßgebliche Veränderungen an den Fließgewässern ergeben haben sollten. Dies ist nicht der Fall.
278.	<i>Die Daten zu den Totholzkäferuntersuchungen sind veraltet. Stichprobenuntersuchungen an einzelnen Tagen sind überdies nicht geeignet, um das tatsächliche Vorkommen der z.T. europarechtlich streng geschützten Arten auch nur annähernd vollständig abzubilden.</i>	Eine Aktualisierung der Datengrundlage zu den Vorkommen planungsrelevanter Totholzkäfer ist dann zu empfehlen, wenn sich maßgebliche Veränderungen an den Waldbeständen im Bereich der Trassenführung ergeben haben sollten. Dazu sollte zunächst eine Auswertung vorhandener Daten zum Planungsraum und seiner näheren Umgebung erfolgen und eine Strukturkartierung der relevanten Waldgebiete und Gehölzbestände mit einem Potenzial an Brutbäumen vorgenommen werden.
279.	<i>Eine Untersuchung zu den besonders geschützten Wildbienen fehlt vollständig.</i>	Eine vollständige Erfassung aller Tier- und Pflanzenarten ist zur Umsetzung der Eingriffsregelung angesichts des Aufwandes einerseits und des Zugewinns an Erkenntnissen andererseits nicht notwendig. Die Wildbienen haben überwiegend nur einen kurzen Lebenszyklus (eine Larven-/Puppenphase den Winter über und wenige Wochen/ Monate als adulte Biene im Sommer). Für die Puppenphase genutzt werden u.a. kleine Erdlöcher, Totholz, markhaltige Stengel und anderes. Entsprechend schwer aufzufinden sind diese Arten einerseits und entsprechend variabel ist auch die Nistplatzwahl, d.h. ein in einem Jahr gefundener Nistplatz kann im nächsten Jahr schon an anderer Stelle liegen. Dem Erfassungsaufwand steht insoweit kein geeigneter Erkenntnisgewinn gegenüber. Dem Erhalt dieser Arten dient insbesondere der Erhalt einer Vielzahl geeigneter Biotopstrukturen, wie bspw. blütenreicher Säume, Streuobstwiesen, feuchter Hochstaudenfluren, Trockenmauern etc. Derartige Biotopstrukturen werden im Rahmen der Eingriffsregelung sowohl unter Vermeidungsgesichtspunkten bei der Wahl der Trassenführung als auch bei der Kompensation berücksichtigt.
280.	8.3.6 - Fische	
281.	<i>Die Daten zu den Fischbeständen sind ebenfalls viel zu alt.</i>	Eine Aktualisierung der Datengrundlage zu den Fischbeständen ist dann zu empfehlen, wenn sich maßgebliche Veränderungen an den Fließgewässern ergeben haben sollten und vorhabenbedingte Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dies ist nicht der Fall, wie auch die Untersuchungen zur WRRL zeigen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass für das am stärksten betroffene Gewässer, die Ruller Flut eine hohe Bedeutung für die Fischfauna bereits festgestellt wurde. Daher kann eine erneute Befischung kaum zu einer stärkeren Berücksichtigung dieser Artengruppe in den Genehmigungsunterlagen führen.
282.	<i>Die Unterbrechungsfunktion, die für die Ruller Flut mit der Überbrückung dieses Gewässers eintritt, wurde insbesondere für die besonders schutzbedürftigen Fischarten wie die Groppe nicht untersucht.</i>	Durch das großzügig dimensionierte Brückenbauwerk über der Ruller Flut ergibt sich keine Unterbrechung für Fischarten. Auch einer Wiederansiedlung des Edelkrebses steht das Vorhaben nicht entgegen.
283.	<i>„Die nur sehr kleinflächig vorkommenden LRT 3150 und 6510 sind für das Gebiet ohne besondere Bedeutung und werden daher hinsichtlich der Repräsentativität mit D (nicht signifikante Präsenz) gewertet.“ Diese Einstufung wird entschieden zurückgewiesen. Denn der Gewässerlebensraum ist Teil des Habitats für den Kammmolch, von daher kann die Einstufung als „D“ nicht gelten.</i>	Die von den zuständigen Fachbehörden vorgenommenen Einstufungen im Standarddatenbogen sind als verbindliche Vorgabe für die FFH-VP zu berücksichtigen. Die Einstufung des LRT 3150 schließt zudem keinesfalls aus diesen als Habitat des Kammmolchs zu berücksichtigen.
284.	<i>Die betriebsbedingte Tötung von Kammmolchen kann durch die vorgesehenen Amphibiensperreinrichtungen nicht verhindert werden.</i>	Die Amphibiensperreinrichtungen werden so angelegt, dass sie für die hier relevanten Arten nicht überwindbar sind. Anders als der Laubfrosch ist der Kammmolch zudem nicht für seine Kletterfähigkeiten bekannt.
285.	8.4 - Verträglichkeitsgutachten	Zur Prüfung der Verträglichkeit der A 33 mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete wurden auf Grundlage des § 34 BNatSchG für die FFH-Gebiete „Kammmolch-Biotop Palsterkamp“ (DE 3614-332), „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (DE 3614-334) sowie „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ (DE 3614-331) FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die A 33 für die Gebiete DE 3614-332 und 3614-331 unter Berücksichtigung von Maßnahmen bzw. Beschränkungen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führt, sh. Unterlagen 19.3.1.1 und 19.3.3.1. Trotz Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3614-334. Es kann daher nur im Rahmen einer Ausnahme/Abweichungsentscheidung gem. § 34 Abs. 3 ff BNatSchG zugelassen werden. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zum Ergebnis, dass sämtliche Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung gegeben sind, sh. Unterlage 19.3.4. Der Schutzzweck der FFH-Gebiete bzw. die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung und Kohärenzsicherung auch mit einer A 33 aufrechterhalten werden.
286.	<i>FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde auf unklarer Datengrundlage durchgeführt</i>	Zu den avifaunistischen Daten und den Amphibiendaten liegen Aktualisierungen vor, welche in die Unterlagen integriert wurden. Zu anderen Artengruppen sind Aktualisierungen vorgesehen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
287.	<i>Zuerst einmal ist festzustellen, dass es sich bei der vorgelegten Unterlage nicht um die FFH-Verträglichkeitsprüfung handeln kann, denn die wird von der für die Genehmigung zuständigen Behörde erstellt.</i>	Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen.
288.	<i>Maßstab ist das Gesetz und die Verordnung zur Unterschutzstellung, nicht eine mittlerweile 17 Jahre alte Arbeitshilfe aus einer Zeit, in der es keine Schutzgebietsverordnungen zur Sicherung der FFH-Gebiete gab.</i>	Der Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung von Bundesfernstraßen ist vom BMVBW eingeführt und nach wie vor gültig und gibt vor dem Hintergrund der rechtlichen Anforderungen inhaltlich-methodische Hinweise zur Bearbeitung der FFH-VP. Gebietsspezifische Vorgaben enthält der Leitfaden nicht. Diesbezüglich wurden die für das Gebiet festgelegten und mit der Naturschutzverwaltung abgestimmten Erhaltungsziele sowie der Entwurf der in 2020 gleichlautend verabschiedeten Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Kammolchbiotop Palsterkamp“ in der Stadt Osnabrück und der Gemeinde Belm im Landkreis Osnabrück vom 11. Februar 2020 berücksichtigt.
289.	<i>Die FFH-VU berücksichtigt bei ihrer Bewertung nicht ausdrücklich den Gesamterhaltungszustand der LRT in Niedersachsen bzw. in der entsprechenden biogeografischen Region.</i>	Das FFH Gebiet liegt in der kontinentalen Region. Hier ist der Erhaltungszustand des LRT 9110 als günstig eingestuft.
290.	<i>Die FFH-VU listet zwar eine Reihe von charakteristischen Arten auf, allerdings fehlt deren Berücksichtigung bei der Bewertung der Betroffenheit des Gebietes. Nicht akzeptabel ist es, dass Wirbellose bei der Betrachtung gänzlich fehlen.</i>	Der Buntspecht ist die am wenigsten spezialisierte, sowohl in Laub- wie Nadelwald vorkommende heimische Spechtart und hat daher weder einen deutlichen Vorkommensschwerpunkt im Lebensraumtyp noch ist er an den Lebensraumtyp gebunden. Insgesamt ist er nicht prägend für den Lebensraumtyp. Seine Berücksichtigung hätte keinen weiteren Erkenntnisgewinn gebracht. Vergleichbares gilt für Wirbellose. Ihre Betroffenheit ist durch die unmittelbare Flächeninanspruchnahme und den berücksichtigten 50 m Bereich beiderseits des Baufeldes in dem Funktionsminderungen u. a. aufgrund kleinklimatischer Veränderungen berücksichtigt wurden abgedeckt. Darüber hinausreichende relevante Beeinträchtigungen von Wirbellosen mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Lebensraumtypen sind auszuschließen. Ihre Berücksichtigung hätte keinen weiteren Erkenntnisgewinn gebracht.
291.	<i>Eine durch Geländebegehungen abgesicherte Erfassung der Habitate der Anh. II-Arten fehlt als Grundlage für die FFH-VU.</i>	Die benannten 1000 m beziehen sich Einzelfälle maximaler Wanderungen. In der Regel liegen Tages- und Winterverstecke nicht weiter als 20–100 m von den Gewässern entfernt, insbesondere dann, wenn geeignete Strukturen an die Gewässer angrenzen, was hier der Fall ist. Unter Vorsorgegesichtspunkten wurde im 300 m Umkreis um die potenziell geeigneten Gewässer (in denen aber keine Nachweise von Kammolchen gelangen) die geeigneten Habitatstrukturen als Lebensraum eingestuft und bilanziert. Mögliche Beeinträchtigungen sind hiermit hinreichend abgebildet.
292.	<i>Die FFH-VU geht davon aus, dass sie durch Abzäunung der Trasse Kammolche abfangen und so verhindern kann, dass es bei der Freistellung des Baufeldes zur Tötung kommt. Dem ist zu widersprechen. Denn derzeit liegen überhaupt keine zeitnahen Erkenntnisse über die Verbreitung der Art vor, sodass eine Abzäunung ein „Stochern im Nebel“ wäre.</i>	Die Abzäunung erfolgt in sämtlichen Bereichen, in denen aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse und Untersuchungsergebnisse ein Vorkommen nicht ausgeschlossen werden kann. Die Funktionsfähigkeit der Zäunung wird durch eine ökologische Bauüberwachung überprüft. Die Frage nach Störungen ist im Kontext der FFH-VP von untergeordneter Bedeutung. Entscheidend ist, dass sich der Erhaltungszustand der Population nicht verschlechtert. Dies ist durch die vorgesehene Maßnahme gewährleistet.
293.	8.5 – Anstieg schwerwiegender Zoonosen	Zoonosen sind Infektionskrankheiten, die auf natürliche Weise zwischen Mensch und anderen Wirbeltieren übertragen werden können. Eine Infektion setzt einen engen Kontakt mit den Tieren oder aus den Tieren hergestellten Produkten bspw. Lebensmitteln voraus. Eine Zunahme derartiger Kontakte als Folge des Straßenbauvorhabens kann ausgeschlossen werden, weshalb sich auch die Gefahr von Zoonosen nicht erhöht.
294.	8.6 - Zerschneidungswirkung	Die Trasse der A 33 führt lt. Bundesamt für Naturschutz nicht durch einen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum. Das Gebiet weist zwar einen umfangreichen Wald- und Feldbestand aus, dieser gilt jedoch aufgrund seiner Ausprägung und der innerhalb des Plangebietes vorhandenen Infrastruktur sowie Bebauung und Wegenetze nicht als unzerschnittener Lebensraum (Bundesamtes für Naturschutz).
295.	<i>Auch ist überhaupt nicht betrachtet, dass der von der A 33-Nord betroffene Raum der einzige großflächig zusammenhängende Raum in der Gesamtregion ist, der nicht von größeren bundesweiten Verkehrsstrassen berührt bzw. zerschnitten wird. Insbesondere für die Erholung, aber auch für Tierarten mit großen Raumsprüchen haben solche unzerschnittenen Räume eine besondere Bedeutung als Rückzugsraum.</i>	In der Untersuchung wurde dargelegt, dass der Erhaltung unzerschnittener verkehrsarmer Räume (UZVR) sowohl aus Gründen der Erholungsvorsorge wie auch zur Erhaltung der biologischen Vielfalt eine besondere Bedeutung zukommt. Unzerschnittene verkehrsarme Räume sind definiert als Flächen von mindestens 100 km ² Größe, die nicht von Verkehrsinfrastrukturen zerschnitten sind. Derartige UZVR sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung wurden in den Untersuchungen hinreichend berücksichtigt.
296.	<i>Zwischen B 218 im Norden, der B 65/51 im Osten/Südosten und der B 68/A1 im Westen befindet sich ein großflächig zusammenhängender Naturraum mit einer Kulturlandschaft aus Streusiedlungen, Landwirtschaft, Erholungsraum, Dorf- und Ortslagen, der lediglich durch Landes- und Kreisstraßen gequert wird. Mit Realisierung der A 33-Nord würde dieser Raum aber vollständig zerschnitten, die großräumig vernetzten Funktionen würden vollständig zerstört. Diesen Gesichtspunkten der nach UVPG ja zu betrachtenden Wechselwirkungen in der Betroffenheit der Schutzgüter wird in den Planfeststellungsunterlagen überhaupt nicht Rechnung getragen.</i>	In Unterlage 1 wird aufgezeigt, dass die A 33 mit einer Zerschneidung der Erholungsräume und vorhandener Wegebeziehungen verbunden ist. Die Zerschneidung von Wander- und Radwanderwegen ist indes begrenzt auf die Bauphase (baubedingte Beeinträchtigung), da die von der Trasse gequerten Wegeverbindungen durch Über- oder Unterführungen wiederhergestellt werden. Das vorhandene Wegenetz kann somit auch zukünftig – ohne erforderliche Umfahrungen/Umwege – genutzt werden, sodass keine anlagebedingten Beeinträchtigungen zu erwarten sind.
297.	<i>Die Autobahn schneidet zusammen mit der B51 außerdem die Mausohrwochenstube in Belm von den Nahrungsflächen im Palsterkamp (und im FFH-Gebiet „Mausohrlebensraum ...“) ab.</i>	Die Zerschneidungseffekte der Autobahn wurden ausführlich analysiert und durch geeignete Querungshilfen aufgefangen.
298.	<i>Für Wirbellose wird es bei der Zerschneidung der Autobahn bleiben, weil sie die wenigen schmalen Überwege erst recht nicht finden werden. Die von den Gutachtern angenommene hohe Wirksamkeit der Maßnahme ist hochgradig spekulativ, was u.a. auch damit zu tun hat, dass die Datenlage, auf der die Planungen erfolgt sind, hoffnungslos veraltet sind.</i>	Innerhalb des Waldbereichs sind u.a. 2 Grünbrücken mit 50m Breite vorgesehen, welche den Anforderungen an die Vernetzung von Waldlebensräumen genügen. Die vorgesehenen Leit- und Sperreinrichtungen entsprechen den Anforderungen der MAQ. Eine hinreichende Wirksamkeit ist anzunehmen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass nicht die Zäunung am Straßenrand allein, sondern das Gesamtkonzept zu betrachten ist.
299.	<i>In diesem Zusammenhang ist außerdem die Klassifizierung der Zusatzbelastungen, wie sie in Tab. 9 zugrunde gelegt wurde, zu hinterfragen. Denn immerhin soll es auch bei den Bagatellwerten lediglich um eine einmalige Zusatzbelastung durch die</i>	Critical Loads für Eutrophierung sind kritische Belastungsraten, bei deren Einhaltung oder Unterschreitung es langfristig nicht zu schädigenden Wirkungen auf die Lebensraumtypen kommt. Im Vordergrund stehen hier langfristige, dauerhafte Einträge. Die Annahme, dass es sich um eine einmalige Zusatzbelastung handelt, ist nichtzutreffend.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<i>Stickstoffverbindungen gehen, tatsächlich kommt es jedoch zu einer jährlichen Zusatzbelastung durch das Straßenvorhaben.</i>	
300.	<i>Es bleibt außerdem bei einer massiven Zerschneidungswirkung, nicht nur für den Kammmolch, sondern auch für andere charakteristische Tierarten.</i>	Die Zerschneidungseffekte der Trasse wurden mit einem angenommenen Aktionsraum von 300 m für regelmäßige Wanderungen zwischen Laichgewässer und Landhabitat hinreichend berücksichtigt. Die relevanten Gewässer liegen so dicht an der Trasse, dass die Annahme eines größeren Aktionsraumes hier nichts an den Zerschneidungswirkungen verändert hätte. Die den potenziellen Kammmolchgewässern nächstgelegene Grünbrücke wird mit für den Kammmolch attraktiven Kleinstrukturen versehen und weist aufgrund der vorgesehenen Gehölzpflanzungen ein für die Art geeignetes Mikroklima auf. Im Rahmen der Beeinträchtigungsermittlung für den Kammmolch wurden durchaus Quantifizierungen bspw. zu den Verlusten möglicher Landlebensräume vorgenommen.
301.	<i>Die Berücksichtigung kumulativer Effekte ist unzureichend. Die Ermittlung der zusätzlichen, punktuellen Stickstoffemittenten ist unvollständig erfolgt. Insbesondere für die korrekte Ermittlung der Reichweite der Zusatzbelastungen wird eine Ergänzung erforderlich. Dies gilt auch in Bezug auf die an anderer Stelle thematisierte Neubewertung von Bagatell- und Abschneidewerten.</i>	Die vorhandenen Abbaustellen existierten schon vor der Gebietsmeldung und sind daher in der Bewertung des Ist-Zustands aber nicht als kumulative Projekte zu betrachten. Die voraussichtlichen Auswirkungen, die sich aus den Zielflächen des RROP ergeben könnten, sind gleichfalls nicht zu berücksichtigen, da hier keinerlei verfestigte Planung vorliegt. Für das Vorhaben wurde als Worst-Case-Ansatz angenommen, dass auf sämtlichen LRT-Flächen im Bereich zwischen den bereits als Beeinträchtigung gewerteten Stickstoffeinträgen bis einschließlich > 0,3 kg N/ha*a (Abschneidekriterium) der Critical Load durch kumulative Effekte überschritten wird. Damit erübrigt sich eine weitere Ermittlung von Stickstoffemittenten.
302.	<i>Die FFH-VU für das FFH-Gebiet DE3614331 „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ kommt in ihrem Fazit zu folgendem Ergebnis: „Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung führt das Vorhaben weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 331 „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“. Diese Einschätzung wird bestritten.</i>	Es wurde in den Unterlagen dargelegt, dass im ungünstigsten Fall 0,8 % der im Kolonieaktionsraum vorhandenen Waldflächen und damit potenziellen Nahrungsgebiete verloren geht. Aufgrund dieser geringen Größenordnung und da die Art aufgrund ihrer hohen Mobilität in der Lage ist zusätzliche Nahrungshabitate zu erschließen, sind keine Beeinträchtigungen des Erhaltungszustands der Kolonien gegeben. Die vorgesehenen Querungshilfen gewährleisten zudem, dass Nahrungshabitate jenseits der Trasse weiterhin gefahrlos erreicht werden können.
303.	<i>Es fehlt ferner eine FFH-VU für das FFH-Gebiet „Piesbergstollen“.</i>	Es wurde als neue Unterlage als Deckblatt Unterlage 19.3.5.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 3614-333 „Piesbergstollen“ erstellt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung führt das Vorhaben weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE 3614-333 „Piesbergstollen.“
304.	<i>In grundlegender Hinsicht ist zunächst daran zu erinnern, dass eine habitatschutzrechtliche Ausnahme nur auf der Grundlage der Ergebnisse einer ordnungsgemäßen und vollständigen FFH-Verträglichkeitsprüfung in Anspruch genommen werden darf, ohne die keine der Voraussetzungen des § 34 Abs. 3-5 BNatSchG geprüft werden kann. Da die sich auf die Verträglichkeit beziehenden Unterlagen aus den genannten Gründen unzureichend sind, ist die Ausnahmeermächtigung nicht anwendbar.</i>	Wie vorstehend erläutert wird die FFH-Verträglichkeitsprüfung als ordnungsgemäßen und vollständig angesehen.
305.	<i>Die dort vorgenommene Vermischung der FFH-Ausnahmeprüfung mit der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung wird vom Umweltforum als unzulässig abgelehnt.</i>	Die gebietsschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Belange wurden jeweils getrennt geprüft und erst dann im Zusammenhang betrachtet, was den vorliegenden Unterlagen auch zu entnehmen ist.
306.	8.7 - globaler Klimawandel	Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte wie die A 33, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 33 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben. Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.
307.	8.8 keine Betrachtung der Wechselwirkung	Siehe Argument 2.1.4
308.	<i>Für das Umweltforum ist dieser Aspekt deshalb von Belang, weil er bei den Wechselwirkungen in der Bewertung der Schutzgüter insgesamt völlig außer Acht gelassen worden ist. Bei korrekter Berücksichtigung hätte sich die Gewichtung jedoch deutlich zulasten des Vorhabens verschoben.</i>	Die Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes wurden in den Unterlagen hinreichend berücksichtigt, wie bspw. der Allgemeinverständlichen Zusammenfassung zu entnehmen ist „Der Trassenverlauf im Nahbereich von Siedlungsgebieten und die damit einhergehende Überprägung des Wohnumfeldes sowie die für 22 Objekte verbleibenden bzw. nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen zu bewältigenden Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV, werden unter fachlichen Gesichtspunkten der Umweltvorsorge als erhebliche nachteilige Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch beurteilt“ (Anlage 1 zur Unterlage 1, S. 6)
309.	8.9 Erholung Nettetal <i>Das Naherholungsgebiet Nettetal würde stark beeinträchtigt. Beliebte Wege und Ausflugsziele werden völlig zerstört.</i>	Die Einwendung wird zurückgewiesen, da das Naherholungsgebiet Nettetal nicht von der A 33 überplant wird. Die Auswirkungen des Autobahnbaus auf die umgebenden Landschaftsbestandteile wurden im Umweltbericht für alle Varianten genau betrachtet und ausgewertet. Auch der sensible Bereich des Nettetals war hierbei Bestandteil der Untersuchungen. Die aktuelle Planung ergab hierzu keine dauerhaften, nachteiligen Beeinträchtigungen. Bei der Planung wurden auch die vorhandenen Wegestrukturen betrachtet. Diese Straßen- und Wegebeziehungen werden im Zuge des Autobahnbaus berücksichtigt und größtenteils wiederhergestellt. Eine Erreichbarkeit der beliebten Ausflugsziele bleibt somit weiterhin gewährleistet.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
310	9. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen, landwirtschaftliche Nutzflächen unter 15.)	
311.	9.1 Inanspruchnahmen <i>Durch die Inanspruchnahme des Grundstücks entsteht ein nicht hinnehmbarer Verlust.</i>	<p>Die Planung und Planfeststellung für die A33-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen orientieren sich an dem im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und in den anderen gesetzlichen Vorschriften geregelten Planungsleitsätzen.</p> <p>Die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange sind in angemessener Weise in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>Diese Abwägung im Zuge der Planung hat dazu geführt, dass das Vorhaben A33-Nord auf der diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Linienführung zu verwirklichen ist. Ein Verstoß gegen das Recht auf Eigentum liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen nicht unverhältnismäßig ist.</p> <p>Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Straßenbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen.</p> <p>Die dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Trassenführung beruht auf dem verbindlichen Abwägungsergebnis des Linienbestimmungsverfahrens und stellt die entsprechend den aufgestellten Kriterien ermittelte Vorzugslinie / -variante dar.</p> <p>Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.</p> <p>Der Entscheidung zur Wahl der Lage der Vorzugstrasse ging ein Linienbestimmungsverfahren voraus. In diesem Verfahren wurden sämtliche Belange und Auswirkungen auf die Schutzgüter umfassend untersucht und untereinander abgewogen. Der gewählte Korridor zum Bau der A33 Nord birgt die geringste Belastung zum einen der Naturgüter als auch des Schutzgutes Mensch. Beeinträchtigungen, welche durch den Bau nicht gänzlich vermieden werden können, werden durch Maßnahmen zur Abminderung zumindest vermindert. Gerade das Thema der Eigentumsinanspruchnahme wird von der Vorhabenträgerin in jedem Fall genau geprüft und bei Vorliegen einer Alternative zuerst auf bereits in öffentlicher Hand befindliche Flächen ausgewichen. In allen Fällen ist dieses jedoch nicht möglich. Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.</p> <p>Die Gesamtabwägung ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde bei Beschlussfassung.</p>
312.	9.2 Substanzbeeinträchtigungen infolge vorhabenbedingter Einwirkungen z.B. durch Erschütterungen, Wasseraustritt <i>Hausabsackungen und Bauschäden im erweiterten Baubereich der A33 Nord auf Grund von Grundwasserveränderungen und sonstigen Baufolgen sind zu befürchten.</i> <i>Da wir in einer Region mit zum Teil nicht erschöpfend bekannten Grundwasserbereichen leben, ist zu befürchten, dass hier massive, nicht rückgängig zumachende Schädigungen im Bereich des Grundwassers zu erwarten sind mit entsprechenden Folgen für die Gründung meiner Immobilie.</i>	<p>Wegen der vorgebrachten Bedenken über befürchtete Gebäudeschäden durch den Baubetrieb (Setzrisse etc.) wird zugesichert, dass seitens der Vorhabenträgerin vor Beginn der Bauarbeiten eine Beweissicherung (Dokumentation des vorhandenen Gebäudezustandes) durchgeführt wird. Nachweislich aus dem Baubetrieb resultierende Schäden werden dann entsprechend reguliert.</p>
313.	<i>Die geplante Autobahntrasse verläuft nur rund 100 m von meiner Grundstücksgrenze entfernt. Wir würden durch Kompensationsflächen massiv betroffen und eingeschränkt.</i>	<p>Die pauschale Einwendung einer massiven Betroffenheit und Einschränkung durch Kompensationsflächen ist nicht begründet. Das Flurstück 283 (Hofstelle) ist von Planungen nicht betroffen, Das Flurstück 282/1 ist am nördlichen Rand zur Ruller Flut hin von der Ausweisung der Kompensationsmaßnahmen 5,3a A, 5.8 A sowie 3.10 A betroffen. Der größere Teil dieses Flurstückes bleibt frei.</p> <p>Das südlich der Hofstelle liegende Flurstücke 64/1 wird nördlich der L 109 in einer Tiefe von 30 m vorübergehend in Anspruch genommen (1.2 V). Das Flurstück 64/2 ist nicht von einer Überplanung betroffen.</p> <p>Bei den Flurstücken 28/2 und 29/2 handelt es sich um Grünland, das sich unmittelbar an der Tierkörperbeseitigungsanstalt befindet. Das Bauwerk über die Ruller Flut (BW 14) wird mit einem Wirtschaftsweg unterführt, so dass eine gute Erreichbarkeit von Flächen nordöstlich der A 33 gegeben ist.</p> <p>Die Flurstücke 16/1 bis 16/3, Flur 8 können ohne Angabe der Gemarkung nicht zugeordnet werden.</p>
314.	<i>Hausabsackungen und Bauschäden im erweiterten Baubereich der A33 Nord auf Grund von Grundwasserveränderungen und sonstigen Baufolgen sind zu befürchten.</i>	<p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regelfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Neubautrasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.</p> <p>Der/Die Einwendende wohnt in mehr als 100 m zur Bautrasse entfernt. Eine Beeinflussung des Grundwassers in diesem Bereich durch die Straßenbaumaßnahme ist daher nicht zu erwarten.</p>
315.	9.3 Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung <i>Der Marktwert der Immobilien ist schon heute durch die derzeitige Diskussion und Verunsicherung erheblich gesunken. Dies hat bei der Kreditvergaben erhebliche Bedeutung.</i>	<p>Ohne Grunderwerb: Eine Entschädigung für eine angebliche Wertminderung des Grundstücks/Gebäudes wird dem Grunde nach abgelehnt. Ein Anspruch aus Enteignung oder enteignungsrechtlichem Eingriff ist nicht gegeben. Hierfür wäre Voraussetzung, dass dem Betroffenen Grund und Boden entzogen wird oder bei nur mittelbarer Betroffenheit „schwer und unerträglich“ in die Grundstückssituation eingegriffen wird. Beide Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Im vorliegenden Fall wird daher weder unmittelbar noch mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen.</p> <p>Im Übrigen müssen im Außenbereich Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<p><i>Ein Lebenswerk auch zur Absicherung der zukünftigen Pflegekosten ist derart im Wert gesunken, dass es schon heute Existenz- und Zukunftsängste gibt.</i></p>	<p>Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG, sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.</p> <p>Oder: Ein Ausgleich für den durch die Lage des Neubaus der A33-Nord bedingten möglichen Wertverlust der Grundstücke findet nicht statt. Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Lage zu einer Straße an Wert verliert, wird nicht als nachteilige Wirkung auf Rechte des Grundstückseigentümers erkannt. „Derartige Wertminderungen werden deshalb von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21. März 1996 - 4 C 9.95 - und vom 24. Mai 1996 - 4 A 39.95 -)“.</p> <p>Soweit dem Einwender/ der Einwenderin durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsansprüchen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt bzw. in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren geklärt.</p> <p>Oder: Eine Bewertung oder Beurteilung, ob und wie sich durch die berechneten Pegel Mieten oder Verkehrspreise (Marktwert) ändern, ist nicht möglich. Die ermittelten Pegel im Bereich des Ortsteils Icker halten die gesetzlichen Grenzwerte ein. Für eine weitergehende Beurteilung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung liegen keine Beurteilungsgrundlagen vor. Insofern wird eine Entschädigung für eine angebliche Wertminderung des Grundstücks/Gebäudes dem Grunde nach abgelehnt. Denn im Außenbereich müssen Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch von Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden, als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die Erheblichkeitsschwelle von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird.</p> <p>Im Weiteren ist dazu auszuführen, dass der Staat keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Im vorliegenden Fall ist - auch im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung aller relevanten Lärmquellen - kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der vom Bau der BAB A 33 ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen.</p>
316.	<p><i>Die Vermietung von Wohnraum wird wegen der Lärmbelastung und dem dadurch verminderten Freizeitwert des Umfeldes kaum noch möglich sein. Dadurch wird die finanzielle Absicherung gefährdet.</i></p>	<p>Ein Ausgleich für eine mögliche erschwerte Vermietung von Wohnraum findet nicht statt.</p> <p>Soweit dem Einwender/ der Einwenderin durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsansprüchen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt bzw. in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren geklärt.</p>
317.	<p>Mit Betroffenheit</p>	<p>Es werden Teilflächen aus den Flurstücken entzogen. Die Vorhabenträgerin wird hierfür eine angemessene Entschädigung für den Grund und Boden sowie ggf. sonstige Vermögensnachteile anbieten. Der Eigenjagdbezirk ist durch den geplanten Flächenentzug nicht beeinträchtigt.</p> <p>Eine weitere Entschädigung für eine Wertminderung des Grundstücks/Gebäudes wird dem Grunde nach abgelehnt. Denn im Außenbereich müssen Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch von Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die Erheblichkeitsschwelle von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird.</p>
318.	<p>9.4 Beweissicherung <i>Es ist eine Regelung vorzusehen, welche mich als Eigentümer von den zukünftig eintretenden Schäden freistellt und entschädigt. Die Beweislast liegt bei der Straßenbaubehörde. Ich fordere vorab für mein Gebäude eine Beweissicherung.</i></p>	<p>Wegen der vorgebrachten Bedenken über befürchtete Gebäudeschäden durch den Baubetrieb (Setzrisse etc.) wird zugesichert, dass seitens der Vorhabenträgerin vor Beginn der Bauarbeiten eine Beweissicherung (Dokumentation des vorhandenen Gebäudezustandes) durchgeführt wird. Nachweislich aus dem Baubetrieb resultierende Schäden werden dann entsprechend reguliert.</p>
319.	<p><i>Es ist eine Regelung vorzusehen, welche mich als Eigentümer von den zukünftig eintretenden Schäden freistellt und entschädigt. Die Beweislast liegt bei der Straßenbaubehörde. Ich fordere vorab für mein Gebäude eine Beweissicherung.</i></p>	<p>Der/Die Einwendende wohnt in mehr als 100 m zur Bau-trasse entfernt. Eine Beeinflussung des Grundwassers in diesem Bereich durch die Straßenbaumaßnahme ist daher nicht zu erwarten.</p>
320.	<p>9.5 Umlegung Zuwegung Kläranlage, Heizöl, etc.</p>	<p>Auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme wird die Zuwegung zu den Grundstücken inkl. Ver- und Entsorgung sichergestellt.</p>
321.	<p><i>Verlegung des 3-Kammersystems, da ein funktionierendes Entwässerungssystem für die Fläche nicht mehr gegeben ist</i></p>	<p>Es wird sichergestellt, dass die vorhandenen Entwässerungssysteme funktionsfähig erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden. Technische Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem betroffenen Grundstückseigentümer geregelt.</p>
322.	<p>9.6 Ertragseinbußen erneuerbare Energien etc. <i>PV-Anlage vorhanden</i></p>	<p>Jede Photovoltaikanlage verschmutzt im Laufe der Zeit und sollte nach einigen Jahren gereinigt werden. Aufgrund der Entfernung der Autobahn von über 600 m zu Ihrem Wohngebäude ist von keiner relevanten Verschmutzung der Photovoltaikpanale durch die Autobahn auszugehen.</p>
323.	<p><i>bisher noch keine PV-Anlage vorhanden</i></p>	<p>Da eine Photovoltaikanlage derzeit nicht vorhanden ist und die geplante Lage und Größe der Anlage unbekannt sind kann die Frage nicht abschließend beantwortet werden.</p>
324.	<p><i>Befürchtung, dass das Baudarlehn wegen des durch den Straßenlärm geminderten Beleihungswertes versagt</i></p>	<p>Soweit dem Einwender durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsansprüchen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt bzw. in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren geklärt.</p>
325.	<p>9.7 Untersuchung, welche Schäden drohen</p>	<p>Grundsätzlich werden die Baumaßnahmen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik unter der Maßgabe durchgeführt, Schäden an Straßen, Wegen und Gebäuden zu vermeiden. In Bereichen, wo durch den Bau bzw. durch Bauverfahren Schäden entstehen könnten, werden vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Zustandserfassungen (Beweissicherung) auf Kosten des Vorhabenträgers durchgeführt. Ggf. wird damit auch ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger beauftragt. Schäden, die nachweislich durch die Baumaßnahme verursacht wurden, werden auf Kosten des Vorhabenträgers beseitigt. Die Beweissicherung erfolgt im Regelfall für den Nahbereich mit einem Abstand von rd. 100 m beidseitig der Neubautrasse und wird in Abstimmung mit der Örtlichkeit im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt.
326.	9.8 Veränderung Wohnumfeld	Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz, sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.
327	10. Belange der Landwirtschaft	
328.	10.1 - Flächeninanspruchnahmen	Die Planung und Planfeststellung für die A33-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen orientieren sich an dem im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und in den anderen gesetzlichen Vorschriften geregelten Planungsleitsätzen.
	<p><i>Geplante A33-Nord führt durch mein Grundstück, dadurch entsteht mir ein nicht hinnehmbarer Verlust.</i></p> <p><i>Für Landwirte gehen z.T. hofnahe Flächen verloren. Betriebsgrundlage der Landwirte wird erheblich verringert</i></p> <p><i>Hochwertige landwirtschaftliche Flächen gehen verloren</i></p> <p><i>Geplante A33-Nord führt durch landwirtschaftliche Flächen</i></p>	<p>Die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange sind in angemessener Weise in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>Diese Abwägung im Zuge der Planung hat dazu geführt, dass das Vorhaben A33-Nord auf der diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Linienführung zu verwirklichen ist. Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen nicht unverhältnismäßig ist.</p> <p>Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Straßenbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen.</p> <p>Die dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zugrunde liegende Trassenführung beruht auf dem verbindlichen Abwägungsergebnis des Linienbestimmungsverfahrens und stellt die entsprechend den aufgestellten Kriterien ermittelte Vorzugslinie / -variante dar.</p> <p>Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.</p> <p>Der baubedingte Entzug von Grund und Boden führt bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben zu keiner Existenzgefährdung, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus (BayVGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Denn geringere Flächenverluste können nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Baulastträger wird in den Fällen, in denen ein Flächenentzug über 5 % der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragen. Denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob die zur Verfügung stehenden Ersatzflächen den jeweiligen Betrieben angeboten werden können und ob sie für sie geeignet sind.</p>
329.	<i>bereits im Verfahren zur B51 wurden Eigentumsflächen in erheblichem Umfang in Anspruch genommen</i>	Das Verfahren zum Ausbau der B51 war ein eigenständiges Verfahren, bei dem die Flächeneingriffe außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschädigt wurden.
330.	<i>die Flächen 4.007 (Flur 7, Flurstück 89/3), 4.054 (Flur 7, Flurstück 104) sind nicht in Anspruch zu nehmen</i>	Eine Stellungnahme ist nicht möglich, da die genannten Flurstücke zum Teil nicht existieren bzw. betroffen sind.
331.	10.2 - Nutzungsbeeinträchtigungen	Soweit durch die geplante Baumaßnahme unwirtschaftliche Restflächen verbleiben, können diese bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag des Eigentümers von der Vorhabenträgerin übernommen werden. Der Erwerb dieser Flächen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.
332.	<i>Mit Schreiben vom 11.03.2019 hat es nur bezogen auf die kleinere Fläche (60/1) eine Abfrage gegeben. Die andere Fläche wurde bisher nicht thematisiert.</i>	Ergebnisse der Aktualisierungskartierung machen eine Umsetzung der aufgezeigten Maßnahme, so wie sie ursprünglich für den Schutz der Feldlerche vorgesehen war, an dieser Stelle unnötig. Die Maßnahme entfällt.
333.	10.2.1 - Wegenetz	Mit dem Neubau der A33-Nord wird eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Im Einzelfall resultierende Umwege im untergeordneten Wegenetz sind vor dem Hintergrund der Verbesserung der Gesamtstruktur hinzunehmen. Am untergeordneten Verkehrswegenetz ergeben sich für den schwächeren Verkehrsteilnehmer im Vergleich zur Ursprungsplanung keine Änderungen.
334.	10.2.1.1 Reitwege Zerschneidung der Flächen und Erreichbarkeit	Die zusammenhängenden Flächen der Flurstücke 201/2, 203/1, 203/2 und 203/4 in Gemarkung Rulle, Flur 6 werden durch die Trassenführung durchschnitten. Der Großteil der Flächen liegt nordwestlich der A 33 Trasse. In unmittelbarer Nähe zur Hofstelle (< 200 m) befindet sich das Bauwerk 13 (Bau-km 43+891, Unterlage 5 Blatt 6) mit einer lichten Weite von 7,00 m und einer lichten Höhe von 3,00 m. Für die Erreichbarkeit der nördlichen Weideflächen wird dem Eigentümer des Flurstücks 201/2, Flur 6 Gemarkung Rulle die Nutzung des BW 13 in Aussicht gestellt.
335.	10.2.2 - Umwege	Soweit sich die Wege für betroffene Landwirte durch die A33-Nord erheblich verlängern und damit Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, haben diese einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 VwVfG. Dies ist der Fall, wenn die zusätzlichen Wegstrecken für den landwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Sind diese Voraussetzungen gegeben, wird die Entschädigung gemäß den Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR19) berechnet.
336.	10.3 - Drainagen und Beregnung	Es wird sichergestellt, dass die vorhandenen Drainagesysteme funktionsfähig erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden. Technische Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem betroffenen Grundstückseigentümer geregelt.
337.	<i>alle Maßnahmen auf meinem Grund und Boden, die in Zusammenhang mit dem Bau der A33 Nord stehen, wie Verlegung von Dränagen, Leitungen aller Art, Zufahrten, Wegen, Zäunen etc. sind für mich kostenfrei durch den Vorhabenträger durchzuführen</i>	Bedingt durch die Baumaßnahme entstehende Schäden oder Verlegungen von Dränagen, Versorgungsleitungen, Zufahrten, Wegen, Zäunen etc. werden schnellstmöglich instandgesetzt bzw. durchgeführt. Die zu Bau- und Lagerzwecken vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt und dem Eigentümer zur weiteren Nutzung zurückgegeben.
338.	10.4 - Böden Hollager Ziegelwerk Zerschneidung der Abbaugebiete	Die im Trassenverlauf ausgewiesenen Vorranggebiete für die Rohstoffgewinnung sind dem Antragsteller bekannt. Hierbei handelt es sich um mehrere Tonabbaugebiete (Gruben).

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Der Neubau der A33 greift südlich in das benannte Abbaugelände ein. Es ist vorgesehen im Zuge der Bautätigkeit den gewonnenen Tonstein dem Wirtschaftskreislauf zuzuführen.
339.	<i>Das Abbaurecht ist derzeit vergeben an die Firma Hollager Ziegelwerk Berentelg & Hebrock, die die fragliche Fläche von mir gepachtet hat</i>	Die im Trassenverlauf ausgewiesenen Vorranggebiete für die Rohstoffgewinnung sind dem Antragsteller bekannt. Hierbei handelt es sich um mehrere Tonabbaugelände (Gruben). Der Neubau der A33 greift südlich in das benannte Abbaugelände ein. Es ist vorgesehen im Zuge der Bautätigkeit den gewonnenen Tonstein dem Wirtschaftskreislauf zuzuführen. Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.
340.	10.5 - einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen	Der baubedingte Entzug von Grund und Boden führt bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben zu keiner Existenzgefährdung, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus (BayVG vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Denn geringere Flächenverluste können nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Baulastträger wird in den Fällen, in denen ein Flächenentzug über 5 % der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragen. Denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob die zur Verfügung stehenden Ersatzflächen den jeweiligen Betrieben angeboten werden können und ob sie für sie geeignet sind. Durch die geplante Baumaßnahme wird dem Betrieb des Einwenders eine Eigentumsfläche entzogen die weniger als 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs entspricht. Die Vorhabenträgerin sieht dadurch keine evtl. Existenzgefährdung.
341.	<i>nicht von Grunderwerb betroffen</i>	Es werden keine im Eigentum des Einwenders befindlichen Flächen in Anspruch genommen. Langfristig vom Einwender gepachtete durch das Bauvorhaben betroffene Flächen sind der Vorhabenträgerin nicht bekannt. Die Vorhabenträgerin sieht keine evtl. Existenzgefährdung.
342.		Der baubedingte Entzug von Grund und Boden führt bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben zu keiner Existenzgefährdung, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus (BayVG vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Denn geringere Flächenverluste können nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Baulastträger wird in den Fällen, in denen ein Flächenentzug über 5 % der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragen. Denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob die zur Verfügung stehenden Ersatzflächen den jeweiligen Betrieben angeboten werden können und ob sie für sie geeignet sind. Die Entzugsfläche entspricht mehr als 5% der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs, so dass die Vorhabenträgerin ein Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragt hat.
343.		Der baubedingte Entzug von Grund und Boden führt bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben zu keiner Existenzgefährdung, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus (BayVG vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Denn geringere Flächenverluste können nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Baulastträger wird in den Fällen, in denen ein Flächenentzug über 5 % der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragen. Denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob die zur Verfügung stehenden Ersatzflächen den jeweiligen Betrieben angeboten werden können und ob sie für sie geeignet sind. Die Entzugsfläche entspricht rund ...% der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebs, so dass die Vorhabenträgerin ein Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragt hat. Das Gutachten ergab, dass keine Existenzgefährdung vorliegt.
344.	10.6 - Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen	Um Eingriffe in das Privateigentum bzw. in landwirtschaftlich genutzte Flächen für Kompensationszwecke zu verringern, ist ein Teil der Kompensation auf Flächen geplant, die sich z.B. im Eigentum der Niedersächsischen Landesforsten befinden. Des Weiteren werden Flächen genutzt, die bereits von der Vorhabenträgerin erworben wurden oder im Rahmen von Kompensationspools von Privaten zur Verfügung gestellt werden. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen in Trassennähe für eine Kompensation benötigt werden. Dies resultiert insbesondere aus den artenschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes, da hier ein räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich gefordert ist.
345.	<i>Flächen für Kompensationsziele nicht tauglich</i>	Die dargelegten Maßnahmen sind Resultat einer gutachterlichen Einschätzung sowie einer darauf aufbauenden Fachplanung. Im Hinblick auf ihre naturschutzfachliche bzw. artspezifische Eignung wurden die Maßnahmen sowie deren Flächenzuordnung geprüft.
346.	<i>Flächen der BIMA sowie zwei der privaten Flächenpools werden – wegen ihres "großen Abstands" und ihrer Lage "in einem anderen Naturraum" als der Eingriff – als "nicht geeignet" angesehen</i>	Für die Beurteilung der naturräumlichen Situation wurden sowohl die naturräumlichen Haupteinheiten des BfN wie auch die Überarbeitung der Naturräumlichen Regionen Niedersachsens (v. Drachenfels 2010) berücksichtigt. Die in Niedersachsen bereits Anfang der 1980er-Jahre eingeführten Naturräumlichen Regionen Niedersachsens wurden im November 2010 überarbeitet. Anlass für die überarbeitete Darstellung war der seit 1. März 2010 geltende § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Danach sind nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen durch Ersatzmaßnahmen in dem betroffenen Naturraum zu kompensieren. Die genannten Flächen liegen insbesondere bezogen auf die niedersächsischen Vorgaben definitiv in anderen Naturräumen als der Eingriff. Es gibt keinerlei Anlass zu Zweifeln, weshalb die für Niedersachsen getroffenen konkretisierenden Festlegungen zu den in Eingriffsregelung beachtlichen Naturräumen rechtsfehlerhaft wären.
347.	<i>Bloße Hinweis, dass einzelne Flächen sich wegen ihres "großen Abstandes" nicht für Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen eignen, zu pauschal</i>	Von großem Abstand ist ausschließlich bei Maßnahmen die Rede, welche zugleich auch in einem anderen Naturraum liegen. Dabei ist zu beachten, dass die Maßnahmen zur Verringerung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen multifunktional sowohl Funktionen für die Eingriffsregelung wie auch den Artenschutz übernehmen sollen. Gerade bei den artenschutzrechtlichen CEF-Maßnahmen ist aber ein räumlich-funktionaler Bezug zu den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten erforderlich. Maßgeblich für die Nichtberücksichtigung der BImA-Flächen ist deren Lage in einem anderen Naturraum „Dümmer Geestniederung und Ems-Hunte-Geest“ (BfN). Die Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG lassen sich daher mit diesen Flächen nicht erfüllen.
348.	<i>es bleibt unklar, welcher Anteil der Flächen als "funktional geeignet" eingestuft wurde</i>	Die Prüfung der Flächeneignung erfolgt iterativ, ausgehend von den vielfältigen, sich jeweils deutlich unterscheidenden Eingriffsfolgen und daraus jeweils speziell resultierenden räumlich funktionalen Anforderungen an die Kompensation. Dabei sind auch die spezifischen Anforderungen des Artenschutzes insbesondere hinsichtlich vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zu berücksichtigen, welche zur Verminderung der erforderlichen Flächeninanspruchnahmen multifunktional mit den

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		<p>Maßnahmen der Eingriffsregelung kombiniert werden. Insoweit ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob bspw. die standörtlichen Gegebenheiten vorhanden sind um bestimmte Habitats und Biotope mit hinreichender Wahrscheinlichkeit entwickeln zu können, ob ein räumlicher Zusammenhang zu den betroffenen Fortpflanzung- und Ruhestätten besteht oder ob ein hinreichendes Aufwertungspotenzial vorhanden ist. Vor dem Hintergrund dieser Anforderungen wurden zunächst freiwillig angebotene Flächen (bspw. Flächenpools) oder Flächen in öffentlicher Hand überprüft, inwieweit sie für die Realisierung der jeweiligen Maßnahmen geeignet sind. Danach wurden die verbleibenden Flächen überprüft. Vor dem Hintergrund dieser speziellen Anforderungen an die Maßnahmenauswahl ergibt sich i.d.R. kein großes Bündel geeigneter Flächen, welches hier aufsummiert werden könnte. Zudem ist auch aus Gründen der Verhältnismäßigkeit des Untersuchungsaufwands eine sinnvolle Abschichtung bei der Maßnahmensuche erforderlich.</p> <p>Die Möglichkeiten ein Einvernehmen mit den Eigentümern herzustellen, werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens weiter abgeprüft.</p>
349.	10.7 - Wertverlust, Entschädigung, Übernahme	Entschädigungszahlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen den Beteiligten unter Beachtung von Art und Umfang der landwirtschaftlichen Nutzung und bauzeitlichen Inanspruchnahme geregelt.
350.	<i>Übernahme der Pflege des Niederrieler Baches und Freistellung jeglicher Haftung</i>	Die Übernahme der Pflege fremder Flächen durch den Bund ist nicht möglich. Die Flächen entlang des Niederrieler Baches können jedoch durch die Vorhabenträgerin erworben werden.
351.	<i>Nachteilige Auswirkungen aufgrund geringen Abstands zur Trasse und Übernahme der Pflege des Kulturdenkmals Grabhügel</i>	Der genannte Grabhügel auf dem Flurstück 27/2, Flur 1, Gemarkung Powe befindet sich außerhalb des Baufeldes. Aufgrund der Entfernung zur Trasse der A33-Nord von über 200 m werden keine nachteiligen Auswirkungen durch die A33-Nord gesehen. Die Übernahme der Pflege fremder Flächen und Denkmäler durch den Bund ist nicht möglich.
352.	10.8 - Bewirtschaftungerschwernisse <i>Restflächen sind schlechter zu bewirtschaften</i> <i>Arrondierungsschäden</i> <i>Verschlechterung der Verpachtungsmöglichkeiten</i> <i>Finanzielle Ernteschäden</i>	<p>Sollten landwirtschaftliche Nutzflächen wie im vorliegenden Fall durch die Trassenführung angeschnitten bzw. durchschnitten werden, erfolgt die Berechnung der Wertminderung des Restgrundstücks nach den Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 19).</p> <p>Zur Ermittlung des Verkehrswertes der betroffenen Grundstücke wird rechtzeitig vor Beginn der Grunderwerbsverhandlungen beim Gutachterausschuss ein Verkehrswertgutachten in Auftrag gegeben. Der dort ermittelte Verkehrswert bildet die Grundlage des Entschädigungsangebotes. Die diesbezügliche Abwicklung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens und frühestens nach dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss.</p> <p>Eine Erreichbarkeit aller betroffenen Flächen ist auch nach Durchführung der Maßnahme gewährleistet.</p> <p>Berechtigte Entschädigungszahlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen den Beteiligten unter Beachtung von Art und Umfang der landwirtschaftlichen Nutzung und bauzeitlichen Inanspruchnahme geregelt.</p>
353.	10.9 - Flurbereinigung	Das Flurbereinigungsverfahren ist ein eigenständiges Verfahren, in dem eigene formelle und materielle Voraussetzungen gelten. Es kann durch die Planfeststellung weder beantragt, eingeleitet noch angeordnet werden.
354.	10.10 - Ersatzflächen <i>Durch die bereits bestehende Düngeverordnung und dem neuen Wasserschutzgebiet sind wir auf unsere bestehenden Flächen zur organischen Düngeausbringung stark angewiesen.</i> <i>Erhaltung des Betriebs ist ohne entsprechende angrenzenden Ausgleichsflächen nicht mehr möglich.</i>	Der Baulastträger bemüht sich, für landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe Ersatzflächen zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen. Eine verbindliche Zusage hierzu kann jedoch nicht gegeben werden. Berechtigte Entschädigungsansprüche werden im Rahmen eines der Planfeststellung nachgeordneten Verfahrens geregelt.
355.	10.11 - Verhandlungen werden vor Abschluss der PI-Fe geführt	Grunderwerbsverhandlungen mit Abgabe eines angemessenen Entschädigungsangebotes können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen, da es zu diesem Zeitpunkt definitiv feststeht, in welcher Form der betroffene Grundstückseigentümer durch den Bau der Straße und/oder der Ausweisung von Kompensationsmaßnahmen betroffen ist. Erst zu diesem Zeitpunkt kann ein angemessenes Entschädigungsangebot erarbeitet und unterbreitet werden.
356.	10.12 - öffentliche Flächen bleiben unberücksichtigt	Um Eingriffe in das Privateigentum bzw. in landwirtschaftlich genutzte Flächen für Kompensationszwecke zu verringern, ist ein Teil der Kompensation auf Flächen geplant, die sich z.B. im Eigentum der Niedersächsischen Landesforsten befinden. Des Weiteren werden Flächen genutzt, die bereits von der Vorhabenträgerin erworben wurden oder im Rahmen von Kompensationspools von Privaten zur Verfügung gestellt werden. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen in Trassennähe für eine Kompensation benötigt werden. Dies resultiert insbesondere aus den artenschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes, da hier ein räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich gefordert ist.
357.	<i>besonders geeignete Böden nur im unbedingt notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen</i>	Eine Dokumentation der geprüften öffentlichen oder anderweitig zur Verfügung gestellten Flächen hinsichtlich ihrer Eignung liegt intern vor. Die relevanten Ergebnisse sind in gekürzter Form im LBP in Kap. 6.3.3 wiedergegeben.
358.	10.13 - Freistellung Verkehrssicherungspflicht	Die Verkehrssicherheit bzw. die Verkehrssicherungspflicht einer Straße liegt in der Verantwortung des jeweils zuständigen Straßenbaulastträgers. Durch geeignete bauliche und betriebliche Maßnahmen obliegt es ihm, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.
359.	10.13.1 Haftungsfreistellung für Wald <i>Herabfallende Äste, umgestürzte Bäume</i>	<p>Für Waldbäume im Fallbereich von Straßen und Bahnlinien besteht für Waldbesitzerinnen und Waldbesitzer eine Verkehrssicherungspflicht. Sie müssen die entsprechenden Waldbereiche regelmäßig auf ihre Standsicherheit, Stabilität gegen Windwurf und Windbruch sowie mögliche Risiken durch abbrechende Totäste überprüfen.</p> <p>Eine generelle Freistellung der Verkehrssicherungspflicht durch den Bund kann nicht erfolgen.</p>
360.	10.14 Flächen ungeeignet CEF Maßnahme, falscher Standort	Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) sieht besondere Anordnungen zum Artenschutz vor, z. B. auch zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen „CEF – Maßnahmen“ (continuous ecological functionality - measures). Diese Maßnahmen wurden im Zuge des aufgestellten Gesamtkonzeptes zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft und auf Grundlage des Artenschutzbeitrags, naturschutzfachlich begründet, im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgelegt. Sowohl Konzeption als auch Flächenzuordnung der vorliegenden Fachplanung zielen auf die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur ausreichenden Berücksichtigung des besonderen Artenschutzes mit Bezug zu den maßnahmenbedingten Eingriffen in den Naturhaushalt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		<p>Die jeweils erforderliche Flächengröße, der Standort sowie der räumliche Zusammenhang zum Eingriffsort wurden naturschutzfachlich geprüft und das Erfordernis zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen begründet. Bei der Flächenfestlegung lag die Zielerreichung im Fokus, hier einen geeigneten Ersatzlebensraum zu schaffen, artspezifische Faktoren einzubeziehen sowie einen Bezug zum Ausgangshabitat herzustellen. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen ist eine ausreichende Prognosesicherheit gegeben, damit die ökologischen Funktionen der durch das Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang und der damit einhergehende „günstige Erhaltungszustand“ erhalten bleiben (Funktionserfüllung).</p> <p>Mit den im LBP verbindlich vorgesehenen Maßnahmen kommt die Vorhabenträgerin den gesetzlichen Bestimmungen gem. § 15 sowie § 44 (5) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nach, den Erhalt der ökologischen Funktionen der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im geforderten räumlichen Zusammenhang zu erhalten.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hält an den vorgesehenen Maßnahmen und deren Standorte im Hinblick auf das vorliegende naturschutzfachliche Gesamtkonzept fest.</p> <p>Die dargelegten Maßnahmen sind Resultat einer gutachterlichen Einschätzung sowie einer darauf aufbauenden Fachplanung. Im Hinblick auf ihre naturschutzfachliche bzw. artspezifische Eignung wurden die Maßnahmen sowie deren Flächenzuordnung frühzeitig mit den Naturschutzbehörden abgestimmt.</p>
361.	10.15 - Betrieb fällt in Gewerblichkeit	Der Straßenbaulastträger hat ein Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragt. Das Gutachten ergab, dass keine Existenzgefährdung vorliegt.
362.	<i>Betrieb fällt in Gewerblichkeit</i>	Die Einwenderin beruft sich, gemäß dem Telefonat von Herrn Dr. König mit der Planfeststellungsbehörde vom 15.09.2022, nicht weiter auf die Existenzgefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebs.
363.	<i>Betrieb fällt in Gewerblichkeit</i>	Der Flächenentzug des Einwenders liegt bei ca. 4,20%, die Vorhabenträgerin sieht keine evtl. Existenzgefährdung.
364.	10.16 – Enteignungsrechtliche Gesamtabwägung bereits im Rahmen der Planfeststellung	Das Enteignungsverfahren ist ein eigenständiges Verfahren und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.
365.	11. Immissionen (Betrieb)	
366.	11.1 - Lärm <i>Viele Menschen würden von zusätzlichem Lärm betroffen sein</i> <i>Die neue Autobahn wird wegen der Dammlage einen breiten Lärmkorridor über die bisher sehr ruhigen Ortsteile legen</i>	<p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).</p> <p>Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle) hergestellt werden. Dies gilt nicht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Dann kommen passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.</p>
367.		<p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).</p> <p>Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle) hergestellt werden. Dies gilt nicht, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Dann kommen passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.</p> <p>Bei der schalltechnischen Untersuchung wurde die Topografie und Dammlage berücksichtigt.</p>
368.	<i>Emissionsbelastung für Mensch und Natur</i>	<p>Sofern sich Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ergeben haben, wurde für die betreffenden Einzelobjekte oder Bereiche - ausgehend vom Vollschatz - aktiver Lärmschutz dimensioniert. Dabei wurden ausgehend vom Vollschatz schrittweise Abschlüsse bei der Höhe des Lärmschutzes vorgenommen, um den gerade noch verhältnismäßigen Aufwand zur maximalen Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.</p> <p>Unter Verwendung der gleichen Emissionsansätze (RLS-90) erfolgte unter Rückgriff auf die Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr die Beurteilung der Avifauna</p>
369.	11.1.1 - Verkehrslärm <i>Entstehender Verkehrslärm würde trotz der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nachhaltig das Naturerlebnis und die Naherholung im Landschaftsraum „Ruller Bruch“ stark beeinträchtigen</i> <i>Naturerlebnis wäre durch Lärm und Abgase beeinträchtigt</i>	<p>Der Autobahnbau führt durch die Eingriffe in das Landschaftsbild auch zu Beeinträchtigungen der Naherholungsfunktionen. Diese Eingriffe werden gem. BNatSchG durch Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung kompensiert.</p> <p>Neben der Eingriffsregelung sind in Zusammenhang mit der Untersuchung der Umweltverträglichkeit beim Schutzgut Mensch auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Funktion des Raumes zum Zwecke der Naherholung betrachtet worden. Der Untersuchungsraum ist dabei charakterisiert durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung und ist in seiner Funktion für die Naherholung von eingeschränkter Bedeutung (regional bis lokal).</p> <p>Zur Vermeidung/Minimierung der Beeinträchtigungen werden an die A 33 grenzende benachbarte Erholungsbereiche nach Möglichkeit durch Wälle bzw. Bepflanzungen geschützt (landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse).</p> <p>Die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen führen durch ihre naturnahe Ausgestaltung und angepasste Planung zu einer weiteren Aufwertung des aktuellen Landschaftsbildes und tragen so auch zur Verbesserung der Naherholungsfunktionen bei. Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben erhalten. Somit werden Nutzungen und Erreichbarkeiten durch den Bau der Trasse nicht eingeschränkt.</p>
370.	<i>verkehrslärmbedingte Gesundheitsrisiken bereits ab 60 dB(A)tags und 50 dB(A) nachts, Lern-/Konzentrationsstörungen ab 40 dB (A)</i>	Eine Gesundheitsgefährdung besteht nach höchstrichterlicher Rechtsprechung dann, wenn die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin															
		<p>Zur Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen ist eine Gesamtlärmbetrachtung ("Summenpegel") vorzunehmen. Diese ist dabei im Hinblick auf diese Maßnahme nur erforderlich, wenn der neue (oder zu ändernde) Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht geht in gefestigter Rechtsprechung davon aus, dass eine Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete gegeben ist, wenn der für den Planfall prognostizierte Belastungswert oberhalb von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts liegt.</p> <p>Pegel oberhalb von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) treten (alleine aus der A 33) im Nahbereich der Strecke in einem Abstand von 39 m (Tag) bzw. 78 m (N) auf. Sofern in solchen Bereichen schützenswerte Bebauung vorhanden ist, soll mit Hilfe der in §§ 41 ff. BImSchG vorgesehenen Schutzmaßnahmen der Verkehrsweg gerade ermöglicht werden. Ein darüberhinausgehender Schutz, beispielsweise in Form von Bereichen, in denen geringere Schallpegel nicht überschritten werden, ist im Rahmen der geltenden gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen.</p>															
371.	11.1.2 - Schallberechnung	<p>Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die prognostizierten Verkehrsstärken auf der A33. Als Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Daten dienen die Ergebnisse aus dem Modell Niedersachsen. Der betrachtete Prognosefall 2030 beinhaltet das Straßennetz für das Jahr 2030 einschl. alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs.</p> <p>Die Ermittlung der zu erwartenden Lärmpegel an der A 33 wurden für die betroffenen Wohngebäude, wie in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vorgesehen und auf der Grundlage der Richtlinie „Lärmschutz an Straßen – RLS 90 – ermittelt.</p> <p>In der Praxis wird, nach der vollständigen Digitalisierung der ortsspezifischen Besonderheiten (Topographie, Lage und Höhe der geplanten bzw. zu ändernden Straße, Häuser Wälle, Wände etc.) und der Ermittlung und Eingabe des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) als Mittelwert für alle Tage des maßgebenden Prognosejahres (hier: 2030), einschließlich der LKW Anteile, eine Berechnung mit einem hochleistungsfähigen Computerprogramm (hier: SoundPLAN Version 7.0) durchgeführt.</p> <p>Diese Verfahrensweise wird bundesweit angewandt und wurde durch führende Forschungsinstitute und durch das Bundesumweltamt auf seine Realitätsnähe geprüft und bestätigt.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass die Verkehrslärmemission und die Verkehrslärmimmissionen zu berechnen sind.</p>															
372.	<p>11.1.3 – Anspruch auf Lärmschutz</p> <p><i>Forderung nach dem Bau einer Lärmschutzwand</i></p> <p><i>Wohnort muss verlassen werden, da kein Lärmschutz vorgesehen ist</i></p> <p><i>Lärmschutzmaßnahmen für Icker sind unzureichend</i></p>	<p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).</p> <p>Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle) hergestellt werden.</p> <p>Dies gilt nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kommen somit passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.</p> <p>Für die jeweiligen Gebiete gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte:</p> <table border="1" data-bbox="1101 1302 2843 1470"> <thead> <tr> <th>Gebietskategorie</th> <th>Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) dB(A)</th> <th>Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen</td> <td>57</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>59</td> <td>49</td> </tr> <tr> <td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td> <td>64</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>69</td> <td>59</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sind die Beurteilungspegel für den künftigen Verkehrslärm errechnet worden. An keinem der Berechnungspunkte werden die für Ihr Wohngebäude gültigen Immissionsgrenzwerte überschritten. Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz dem Grunde nach liegen somit nicht vor.</p>	Gebietskategorie	Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) dB(A)	Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dB(A)	an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54	in Gewerbegebieten	69	59
Gebietskategorie	Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) dB(A)	Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dB(A)															
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47															
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49															
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54															
in Gewerbegebieten	69	59															
373.	Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.	<p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).</p> <p>Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle), in Einzelfällen jedoch auch mit passiven Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) hergestellt werden.</p>															

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin															
		<p>Dies gilt nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kommen somit passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.</p> <p>Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß §41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es ist durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.</p> <p>Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch den Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar macht.</p> <p>Die Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzwürdigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der Betroffenen sowie das Ausmaß der für die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen.</p> <p>Innerhalb der einzelnen Gebiete sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).</p> <p>Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der baulichen Änderungen an der A 1 (als Folgemaßnahme durch die Anbindung der A 33) bei der Berechnung der Lärmimmissionen bereits der Summenpegel aus den Emissionen der A 1 und der A 33 berücksichtigt wird.</p> <p>Für die jeweiligen Gebiete gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte:</p> <table border="1" data-bbox="1101 772 2834 940"> <thead> <tr> <th>Gebietskategorie</th> <th>Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) dB(A)</th> <th>Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen</td> <td>57</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>59</td> <td>49</td> </tr> <tr> <td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td> <td>64</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>69</td> <td>59</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die oben aufgeführten Immissionsgrenzwerte werden an einzelnen Geschoßseiten überschritten. Dadurch liegen die Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für Lärmschutz an der baulichen Anlage (passiver Lärmschutz) dem Grunde nach vor, sofern nicht das vorhandene Bauschalldämmmaß der Umfassungsbauteile den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel entsprechend der Anlage zur Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. 1997, I, S. 172) abmindert. Mit passivem Lärmschutz zu versehen sind die Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97.</p> <p>Weitergehender oder zusätzlicher Lärmschutz an der Straße (aktiver Lärmschutz) kommt nicht in Betracht, die Kosten der weiteren Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.</p> <p>Die Regelung im Einzelnen erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.</p>	Gebietskategorie	Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) dB(A)	Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dB(A)	an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54	in Gewerbegebieten	69	59
Gebietskategorie	Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) dB(A)	Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) dB(A)															
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47															
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49															
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54															
in Gewerbegebieten	69	59															
374.	<p>Aktiver Lärmschutz ist geplant. Zusätzlich Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.</p>	<p>Das für die Beurteilung der Immissionssituation relevante zweigeschossige Objekt hat einen minimalen Abstand zur Achse der A 33 von ca. 45 m und liegt in einem als Außenbereich einzustufenden Gebiet. Für dieses Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte:</p> <p style="text-align: center;">64 dB(A) für den Tag, 54 dB(A) für die Nacht.</p> <p>Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sind die Beurteilungspegel für den künftigen Verkehrslärm errechnet worden.</p> <p>Trotz aktiven Lärmschutzes in Form eines 5,00 m hohen Lärmschutzwalls werden an folgenden Berechnungspunkten die genannten Immissionsgrenzwerte in der Nacht überschritten:</p> <table border="1" data-bbox="1101 1528 1587 1612"> <thead> <tr> <th>(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert)</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SW – 1.OG</td> <td>- 62/57</td> </tr> <tr> <td>NW – 1.OG</td> <td>- 60/55</td> </tr> </tbody> </table> <p>Weitergehender oder zusätzlicher Lärmschutz an der Straße (aktiver Lärmschutz) kommt nicht in Betracht, die Kosten der weiteren Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.</p> <p>Es liegen aber die Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für Lärmschutz an der baulichen Anlage (passiver Lärmschutz) dem Grunde nach vor, sofern nicht das vorhandene Bauschalldämmmaß der Umfassungsbauteile den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel entsprechend der Anlage zur Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. 1997, I, S. 172) abmindert. Mit passivem Lärmschutz zu versehen sind die Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97.</p> <p>Die Regelung im Einzelnen erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.</p>	(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert)		SW – 1.OG	- 62/57	NW – 1.OG	- 60/55									
(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert)																	
SW – 1.OG	- 62/57																
NW – 1.OG	- 60/55																

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin																																				
375.	Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.	<p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).</p> <p>Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle) hergestellt werden.</p> <p>Dies gilt nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kommen somit passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.</p> <p>Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß §41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es ist durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.</p> <p>Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch den Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar macht.</p> <p>Die Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzwürdigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der Betroffenen sowie das Ausmaß der für die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen.</p> <p>Innerhalb der einzelnen Gebiete sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).</p> <p>Das Gebäude liegt in einem als Außenbereich einzustufendes Gebiet. Für dieses Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte:</p> <table border="0" data-bbox="1676 1018 2226 1333"> <tr> <td></td> <td>64 dB(A) für den Tag,</td> <td>54 dB(A) für die Nacht.</td> </tr> <tr> <td>An den im Folgenden aufgeführten Berechnungspunkten werden die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>48+961 S</td> <td>- EG - 65/59</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.OG - 66/60</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.OG - 66/61</td> <td></td> </tr> <tr> <td>48+960 O</td> <td>- EG - 65/60</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.OG - 67/62</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.OG - 68/62</td> <td></td> </tr> <tr> <td>48+928 N</td> <td>- EG - 63/57</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.OG - 64/58</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2.OG - 64/58</td> <td></td> </tr> </table> <p>An neun Berechnungspunkten, bei denen es sich um die jeweils ungünstigsten Immissionsorte je Fassade handelt, werden die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten.</p> <p>Aufgrund der insgesamt hohen Beurteilungspegel die im vorliegenden Fall sowohl aus der A 33 als auch von der hier die A 33 überquerenden B 51 hervorgerufen werden, wäre ein erheblicher aktiver Lärmschutz mit Wandhöhen von 10 m erforderlich (Wälle scheiden wegen deren Bautiefen aus). Unter Berücksichtigung des sich damit ergebenden schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses kann hier zum Schutz des betroffenen Gebäudes keine Errichtung von aktivem Lärmschutz empfohlen werden.</p> <p>Es liegen aber die Anspruchsvoraussetzungen zur Erstattung der Kosten für Lärmschutz an der baulichen Anlage (passiver Lärmschutz) dem Grunde nach vor, sofern nicht das vorhandene Bauschalldämmmaß der Umfassungsbauteile den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel entsprechend der Anlage zur Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. 1997, I, S. 172) abmindert. Mit passivem Lärmschutz zu versehen sind die Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97.</p> <p>Weiter gibt es eine Beeinträchtigung mit Grenzwertüberschreitungen für den Außenwohnbereich (Freisitz), hier liegt der Tagwert bei 67 dB(A). Der Außenwohnbereich Freisitz auf der Südostseite weist eine Grenzwertüberschreitung von 2,2 dB(A) auf. In diesem Fall besteht ein Anspruch auf Entschädigung des beeinträchtigten Außenwohnbereiches. Die gesetzliche Grundlage für die Ermittlung der Höhe der Entschädigung für den Außenwohnbereich ist die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärmSchR 97 -.</p> <p>Die Regelung im Einzelnen erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen.</p>		64 dB(A) für den Tag,	54 dB(A) für die Nacht.	An den im Folgenden aufgeführten Berechnungspunkten werden die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten:				(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert)		48+961 S	- EG - 65/59			1.OG - 66/60			2.OG - 66/61		48+960 O	- EG - 65/60			1.OG - 67/62			2.OG - 68/62		48+928 N	- EG - 63/57			1.OG - 64/58			2.OG - 64/58	
	64 dB(A) für den Tag,	54 dB(A) für die Nacht.																																				
An den im Folgenden aufgeführten Berechnungspunkten werden die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten:																																						
	(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert)																																					
48+961 S	- EG - 65/59																																					
	1.OG - 66/60																																					
	2.OG - 66/61																																					
48+960 O	- EG - 65/60																																					
	1.OG - 67/62																																					
	2.OG - 68/62																																					
48+928 N	- EG - 63/57																																					
	1.OG - 64/58																																					
	2.OG - 64/58																																					

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
376.	Gebäude werden durch aktiven Lärmschutz voll geschützt. Keine zusätzlichen Anspruchsvoraussetzungen auf passiven Lärmschutz.	Das Gebäude wird durch aktiven Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden bzw. Lärmschutzwällen voll geschützt. Das Gebäude liegt in einem als Außenbereich einzustufendes Gebiet. Für dieses Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte: 64 dB(A) für den Tag, 54 dB(A) für die Nacht. Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sind die Beurteilungspegel für den künftigen Verkehrslärm errechnet worden. An keinem der Berechnungspunkte werden die Immissionsgrenzwerte überschritten. Anspruchsvoraussetzungen für (passiven) Lärmschutz dem Grunde nach liegen somit nicht vor.
377.	„erheblicher“ Abstand zur Trasse. Keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte.	Der Einwender wohnt in einer Entfernung von mehr als 350 m zum Bauvorhaben. Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Darin ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden dürfen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Neben dieser obligatorischen Überprüfung für einzelne Objekte im Nahbereich der geplanten Trasse wurden ergänzend für eine Immissionsorthöhe von 2,00 m die Isophonen für Wohngebiete (59/49 dB(A) (Tag/Nacht)) und Mischgebiete (64/54 dB(A) (Tag/Nacht)) berechnet. Die Isophone für den höchsten Schutzanspruch (Wohngebiete nachts (49 dB(A))) liegt bei freier Schallausbreitung in einem Abstand von 350 m von der Achse der geplanten Straße. Eine Beeinflussung durch die Lärmemissionen der A 33 im Bereich des Wohnortes des Einwenders sind durch die Straßenbaumaßnahme nicht zu erwarten. Im Übrigen wird den gesetzlichen Anforderungen bzgl. Lärmschutz in ausreichendem Maße entsprochen.
378.	Lärmschutz Barenauer Weg 12	Für das Objekt Barenauer Weg 12 ist aktiver Lärmschutz nicht in Form einer Lärmschutzwand, sondern als Lärmschutzwall (h = 5,50 m) vorgesehen. Durch den so geplanten aktiven Lärmschutz kann ein Vollschutz erreicht werden. Ergänzend schließen sich an diesen Lärmschutzwall westlich 35 m (h = 5,50 m) und östlich 120 m (h = 4,00 m) jeweils Landschaftswall an (als Überflughilfen für Fledermäuse). Veränderungen an der Bausubstanz der betreffenden Immobilie sind damit nicht erforderlich oder vorgesehen. Das Fehlen des Anspruchs auf passiven Lärmschutz (Einbau von Schallschutzfenstern bzw. Lüftern) ist auch durch den Hinweis ‚nein‘ in der Unterlage 17.1.2.2, Spalte 19 (Anspr. passiv) für alle Fassadenpunkte entsprechend kenntlich gemacht.
379.	<i>aktiver Lärmschutz für den Neubaubereich der K 316</i>	Durch die Bildung des Summenpegels (A33, B 51n und K 316) wurden die Emissionen der baulich angepassten Straßen vollständig berücksichtigt. Wie ausgeführt ist aufgrund der Nähe des Wohngebäudes zur K 316 und der Grundstückszufahrt in Kombination mit den Emissionen der A 33 an der K316 kein aktiver Lärmschutz zur K 316 realisierbar. Durch die gewählte Lärmschutzmaßnahme entlang der A 33 wird aber die Grenze der Gesundheitsgefährdung auch nicht mehr überschritten und es verbleiben an zwei Immissionsorten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte von 1 dB(A) im Nachtzeitraum.
380.	<i>Ergebnisse scheinen zunächst schon mit Blick auf den geringen Abstand der Trasse zur Hofstelle von teilweise weniger als 200 m einerseits und der im Bereich der Hofstelle geplanten Dammlage der Trasse nur wenig plausibel</i>	Bei der Berechnung der Beurteilungspegel im Zuge der Schalltechnischen Untersuchung wurde neben dem digitalen Geländemodell auch die Trasse in der geplanten Lage und Höhe berücksichtigt. Darüber hinaus wurden alle vorhandenen Wohn- und Nebengebäude berücksichtigt, wodurch sich im Einzelfall auch eine abschirmende Wirkung für dahinter gelegene Objekte ergibt. Am ungünstigsten Immissionsort wurden, im 1. OG bei einem Abstand von ca. 233 m zur Achse der A 33 Beurteilungspegel von 59/53 dB(A) (Tag/Nacht) ermittelt und damit die Immissionsgrenzwerte (64/54 dB(A) (Tag/Nacht)) eingehalten und kein aktiver Lärmschutz vorzusehen.
381.	11.1.4 - Gesamtlärm Forderung nach einer Gesamtlärmbetrachtung	Zur Forderung nach Einbeziehung der vorhandenen Lärmbelastung ist festzustellen, dass die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorgenommen worden ist. In § 3 – 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS – 90“ zu erfolgen. Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Diese Vorgabe ist durch höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt worden.
382.	<i>inwieweit sind die kumulierenden Beeinträchtigungen z.B. im Bereich Powe von K 316, B51n und A33 Nord betrachtet worden und inwieweit ist zudem der Bahnlärm noch zu berücksichtigen</i>	In der rechtlichen Beurteilung wird hierzu in Kap. 2.2 der Schalltechnischen Untersuchung (U17.1.1) ausgeführt: Unter Bezug auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 19.03.2014 - BVerwG 7 A 24.12 ist eine gemeinsame Betrachtung mit einem Summenpegel grundsätzlich dann gefordert, wenn die primäre Maßnahme (hier Neubau der A 33N) eine Folgemaßnahme (Anpassungsmaßnahmen wie Verlegung querender Straßen und Wege) verursacht. Der Bereich der Baustrecke der Anpassungsmaßnahme wird dabei ebenfalls als Neubau berücksichtigt. Unter den aufgeführten einzelnen Straßen und Wegen, an denen bauliche Änderungen notwendig sind, ist auch die Haster Straße (K 316). Damit wird diese hier entsprechend berücksichtigt. Gleiches gilt für die B51n innerhalb der Baustrecke. Insoweit wurde hier ein Summenpegel (kumulative Betrachtung) gebildet. Eine Berücksichtigung des Bahnlärms erfolgte nicht, da mit dem gewählten Lärmschutz keine Pegel oberhalb von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) ermittelt wurden. Aufgrund des großen Abstands von gut 500 m ist darüber hinaus der Teilpegel der Bahn untergeordnet. Gem. Anlage 2 zur Unterlage 17.1.1 ergeben sich für das näher an der Bahnstrecke liegende Objekt 092 (Haster Straße 42) an der Südfassade im 1. OG (zur Bahnstrecke) noch Teilpegel der Bahn von 48,6/50,9 dB(A) (Tag/Nacht), was einem Anteil des Bahnlärms im Nachtzeitraum von weniger als 9 % entspricht (am Tag weniger als 1 %). Überträgt man diese Teilpegel der Bahnstrecke und der Bremer Straße unverändert auf das Objekt 091 ergeben sich mit einem maximalen Pegel aus dem Nf1+ an der Südfassade von 62/55 dB(A) ein Summenpegel von 62,2/56,4 dB(A) (Tag/Nacht). Wie bereits oben ausgeführt werden damit keine Pegel erreicht, die die Grenze der Gesundheitsgefährdung (70/60 dB(A) (Tag/Nacht)) überschreiten. Es kann bestätigt werden, dass die Verkehrszunahme auf der K 316 durch B 51n in der Prognose enthalten ist.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		<p>Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden an allen betroffenen Objekten bestehende Außenwohnbereichen betrachtet. Mit einer Ausnahme, Objekt 93, Haster Straße 43 (werden überall die Immissionsgrenzwerte eingehalten).</p> <p>Am untersuchten Außenwohnbereich des Objektes Nr. 93 liegt der Beurteilungspegel bei 67 dB(A), was einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 3 dB(A) entspricht. Die Grenze der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) am Tag) wird aber auch hier nicht erreicht oder überschritten. Aufgrund der exponierten Lage und der damit am Gebäude verbundenen Überschreitung der Grenze der Gesundheitsgefährdung im Nachtzeitraum wurde im Rahmen des schalltechnischen Variantenvergleiches der Ankauf des Gebäudes empfohlen.</p> <p>Wie im schalltechnischen Variantenvergleich ausgeführt wird, verläuft die A 33 westlich in einem Abstand von ca. 90 m zum Gebäude Haster Straße 34. Die A 33 verläuft sich in diesem Bereich in einer hohen Dammlage, um die Haster Straße (K 316) zu überführen. Daher wurden vorrangig Lärmschutzwände bzw. auch Kombinationen von Wall und Wand (im Bereich der Brücke über die K 316) untersucht. Allerdings konnte der Wall nicht für einen Vollschutz dimensioniert werden, da ansonsten ein Nebengebäude überplant würden. Die Nähe der K 316 zu den zu genannten Objekten führt bei der erforderlichen Berücksichtigung des Summenpegels aus A 33 und K 316 (insbesondere aufgrund der räumlichen Nähe zwischen der K 316 und den betroffenen Objekten) dazu, dass ein Vollschutz (gegenüber beiden Emissionsquellen) nicht möglich ist. Da die A 33 für die Mehrzahl der Objekte auch die Emissionsquelle mit den größeren Teilimmissionspegeln ist, wird Vollschutz für den Teilpegel aus der die A 33 (ohne Anteile aus der K 316) dimensioniert und aus diesem Variantenvergleich die Entscheidung für eine Variante des aktiven Lärmschutzes abgeleitet. Die Beurteilung erfolgt als Neubau. Aktiver Lärmschutz an der K 316 schied u.a. wegen der Grundstückszufahrt aus.</p> <p>Kann gem. BImSchG § 42 eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz). Darüber hinaus kann, bei Überschreitung des zutreffenden Immissionsgrenzwertes am Tage eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen infrage kommen.</p>
383.	11.1.5 - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz (Frankenschnellwegentscheidung)	<p>Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz wurde untersucht und als Unterlage 17.1.4 den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Der in Folge einer Straßenbaumaßnahme ausgehende Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen ist zu berücksichtigen, ist die Zunahme des Emissionspegel größer als 0,2 dB(A), wurden für diese Bereiche weitere Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Für die hier genannten Ortsteile Fledder und Schölerberg wurden die Isophonen anhand der Lagepläne ausgewertet und es wurde an zwei Gebäuden eine Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 db(A) nachts ermittelt.</p>
384.	Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz (Frankenschnellwegentscheidung)	<p>Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz wurde untersucht und als Unterlage 17.1.4 den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Der in Folge einer Straßenbaumaßnahme ausgehende Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen ist zu berücksichtigen, ist die Zunahme des Emissionspegel größer als 0,2 dB(A), wurden für diese Bereiche weitere Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Der Streckenabschnitt Mindener Straße weist eine Verkehrszunahme < 5% durch die A33-Nord auf, der Emissionspegel ändert sich dadurch um ≤ 0,2dB(A). Diese unerhebliche Änderung ist nicht näher zu untersuchen.</p>
385.	Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz (Frankenschnellwegentscheidung)	<p>Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz wurde untersucht und als Unterlage 17.1.4 den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Der in Folge einer Straßenbaumaßnahme ausgehende Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen ist zu berücksichtigen, ist die Zunahme des Emissionspegel größer als 0,2 dB(A), wurden für diese Bereiche weitere Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Für das Objekt "Eichenallee 32 in Osnabrück" wurden die Isophonen anhand der Lagepläne ausgewertet und es wurde keine Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 db(A) tags und 60 db(A) nachts ermittelt.</p>
386.	mit Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle	<p>Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz wurde untersucht und als Unterlage 17.1.4 den Planfeststellungsunterlagen beigefügt. Der in Folge einer Straßenbaumaßnahme ausgehende Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen ist zu berücksichtigen, ist die Zunahme des Emissionspegel größer als 0,2 dB(A), wurden für diese Bereiche weitere Untersuchungen durchgeführt.</p> <p>Das Gebäude Im Rotherst 5, Georgsmarienhütte, liegt in einem als Außenbereich einzustufendes Gebiet. Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird bei Beurteilungspegeln von</p> <p style="text-align: center;">70 dB(A) für den Tag, 60 dB(A) für die Nacht überschritten.</p> <p>Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sind die Beurteilungspegel für den künftigen Verkehrslärm errechnet worden. Dabei haben sich folgende Überschreitungen ergeben:</p> <p style="text-align: center;">(Seite - Geschoss - Tag-/Nachtwert) SW - EG - 66,1/60,2 1.OG - 66,8/60,9</p> <p>Die Autobahn GmbH wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens Lärmschutzmaßnahmen im Zuge einer Lärmsanierung vorsehen.</p>
387.	<i>Lärmbeeinträchtigung</i>	<p>Das Objekt ist deutlich weiter als 25 m von der A 33 entfernt, insofern ergibt sich ein deutlich geringerer Beurteilungspegel.</p> <p>Die Verwendung der Ergebnisse der Lärmkarten der Stadt Osnabrück lässt keine Rückschlüsse auf die Lärmsituation zu, da der Berechnung zur Lärmkartierung (gem. der Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Strassen (VBUS)) eine andere Methodik zugrunde liegt als bei der Ermittlung der Beurteilungspegel nach den RLS-90.</p> <p>Wichtigster Unterschied der VBUS zur RLS-90 ist die Einführung neuer Lärmindizes L(Day-Evening-Night), L(Day), L(Evening) und L(Night). Die entsprechenden Tageszeiträume orientieren sich an den Zeiträumen für "Tag" und "Nacht" gemäß RLS-90. Während die Boden- und Meteorologiedämpfung durch ein genaueres Verfahren</p>

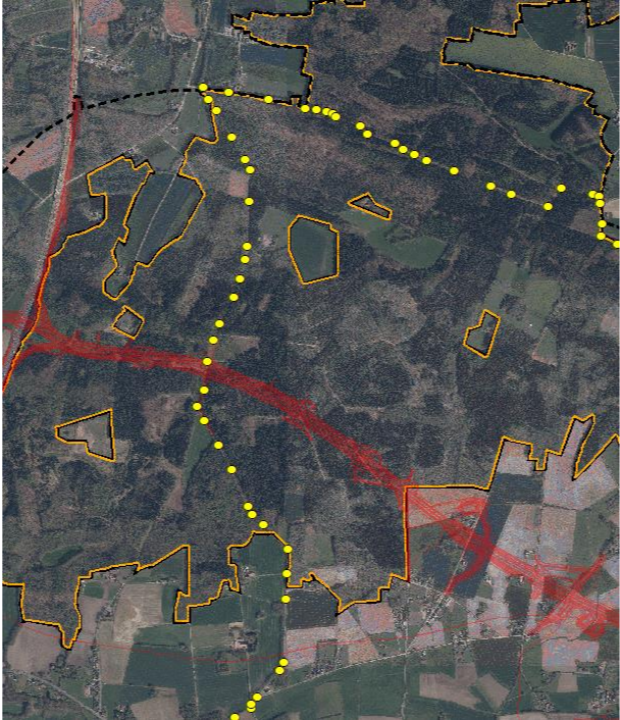
1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		ermittelt wird, unterscheidet sich die Berechnung der Dämpfung durch Abschirmung bei der VBUS stark von der RLS-90. Außerdem wurde in der VBUS die Gewichtsgrenze zwischen Pkw und Lkw von 2,8 auf 3,5 t angehoben.
388.	11.1.6 - Baulärm	Bei der Durchführung von Baumaßnahmen sind Geräuscherzeugung und Erschütterungen durch Baumaschinen nicht vermeidbar. Der Straßenbaulasträger ist jedoch bestrebt, den Baulärm auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren. Die bauausführenden Firmen werden verpflichtet die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) einzuhalten. Außerdem sind sie gesetzlich verpflichtet, die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu berücksichtigen. Der Lärm bei den Bauarbeiten (z.B. Ramm- oder Bohrarbeiten) wird durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, weiter gemindert.
389.	11.2 - Luftschadstoffe <i>Schadstoffausstoß auf anliegende landwirtschaftliche Flächen</i> <i>Jede Erhöhung von Feinstaub ist daher als gesundheitsgefährdend einzustufen.</i>	Für den Neubau der A33 ist auf der Grundlage der einschlägigen Vorschriften eine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt und als Unterlage 17.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt worden. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden. Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass der geplante Lückenschluss der A 33 mit der A 1 mit einer gewissen Zunahme der Immissionen entlang der geplanten Trasse verbunden ist. Dies führt vereinzelt zu moderaten Zunahmen der Immissionen an den zur geplanten A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden. An den zu bereits bestehenden Abschnitten der A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden führt die planungsbedingte Verkehrszunahme ebenfalls zu einer gewissen Zunahme der Immissionen. Dabei unterschreiten die prognostizierten Immissionen deutlich die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für NO ₂ , PM ₁₀ und PM _{2.5} ; damit sind keine Konflikte mit den Grenzwerten zu erwarten. Die Umsetzung der Planung ist aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.
390.	11.2.1 - Luftschadstoffe - Geschwindigkeitsbeschränkung	Der Streckenneubau der A33 wird nach geltendem Regelwerk geplant und entspricht somit dem Stand der Technik, in welchem Fragen der Verkehrssicherheit berücksichtigt sind. Die Entwurfsselemente wurden im Hinblick auf die Eingriffsminimierung so gewählt, dass abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 120 km/h bzw. 100 km/h (bei Nässe) erforderlich werden. In den Übergängen der A33 zur A1 bzw. zur B51n werden bereichsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen von < 80 km/h vorgesehen. Für die geplanten o.a. Höchstgeschwindigkeiten wurde die Abgasemissionen ermittelt und im Rahmen der Umweltplanung (in Bezug auf die Eingriffs- und Kompensationsbilanzierung) berücksichtigt. Hieraus ergeben sich z.B. dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 120 km/h ab Bau-km 48+210 und auf 100 km/h ab Bau-km 48+460.
391.	11.2.2 - Stickoxide	Der Fachbeitrag WRRL wurde im Jahr 2019 erarbeitet. Der Ansatz von 0,5 *JD-UQN bei fehlenden Messdaten ist nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht mehr zulässig. Die Berechnungen werden überarbeitet. Aktuelle Messdaten sowie der Entwurf des Bewirtschaftungsplanes 2021 - 2027 werden in den Planfeststellungsunterlagen der A 33 Nord berücksichtigt. Zwischen Vorhabenträgerin/Gutachter, UWB und GLD/NLWKN wird eine Abstimmung bezüglich möglicher Messstellen bzw. Beurteilungspunkte in der Nähe der geplanten Einleitstellen vereinbart.
392.	<i>Der zugrunde gelegte Abschneidewert von 0,3 kg/ha*a ist nach dem aktuellen Stand der Technik und der Rechtsprechung des EuGH als Grenze nicht mehr vertretbar, weil er eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung empfindlicher Lebensraumtypen in FFH-Gebieten und außerhalb zulässt.</i> <i>Der Umfang der Beeinträchtigung der LRT und Habitate der Arten durch Stickstoffeinträge wird in der FFH-VU nicht korrekt ermittelt.</i>	Die mit der Autobahn verbundenen Stickstoffbelastungen wurden sachgerecht berücksichtigt und überschreitet das durch die Rechtsprechung des BVerwG bestätigte Abschneidekriterium der HPSE 2019 von 0,3 kg/ha/a nicht. Eine abweichende Rechtsprechung des EuGH zu diesem Sachverhalt ist nicht bekannt.
393.	11.2.3 - Abgas, Dieselruß	Für den Neubau der A33 ist auf der Grundlage der einschlägigen Vorschriften eine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt und als Unterlage 17.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt worden. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden. Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass der geplante Lückenschluss der A 33 mit der A 1 mit einer gewissen Zunahme der Immissionen entlang der geplanten Trasse verbunden ist. Dies führt vereinzelt zu moderaten Zunahmen der Immissionen an den zur geplanten A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden. An den zu bereits bestehenden Abschnitten der A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden führt die planungsbedingte Verkehrszunahme ebenfalls zu einer gewissen Zunahme der Immissionen. Dabei unterschreiten die prognostizierten Immissionen deutlich die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für NO ₂ , PM ₁₀ und PM _{2.5} ; damit sind keine Konflikte mit den Grenzwerten zu erwarten. Die Umsetzung der Planung ist aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.
394.	11.2.4 - Feinstaub	Für den Neubau der A33 ist auf der Grundlage der einschlägigen Vorschriften eine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt und als Unterlage 17.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt worden. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden. Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass der geplante Lückenschluss der A 33 mit der A 1 mit einer gewissen Zunahme der Immissionen entlang der geplanten Trasse verbunden ist. Dies führt vereinzelt zu moderaten Zunahmen der Immissionen an den zur geplanten A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden. An den zu bereits bestehenden Abschnitten der A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden führt die planungsbedingte Verkehrszunahme ebenfalls zu einer gewissen Zunahme der Immissionen. Dabei unterschreiten die prognostizierten Immissionen deutlich die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für NO ₂ , PM ₁₀ und PM _{2.5} ; damit sind keine Konflikte mit den Grenzwerten zu erwarten. Die Umsetzung der Planung ist aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.
395.	11.2.5 - Kohlendioxide	Unvermeidbar bei dem Betrieb von Straßen ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO ₂).

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Verbrennungstechnik bei Fahrzeugen, der zum Beispiel politisch geförderten E-Mobilität im Zusammenhang mit der stufenweisen steigenden Preisentwicklung für fossile Brennstoffe, wie Benzin- und Dieselmotoren, bestehen bereits Lenkungsmechanismen, welche die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von Treibhausgasen bei der Benutzung der Straße weiter reduzieren werden. Damit wird der CO ₂ -Ausstoß durch den Betrieb der geplanten Straße auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt und anteilig entsprechend der zukünftigen technischen Entwicklung weiter sinken.
396.	11.3 - Sonstige Immissionen	
397.	11.4 - Gesundheitsgefährdungen, Belästigungen durch Lärm und Abgase <i>Krankmachender Lärm, Schadstoffe und Feinstäube</i> <i>Ich werde durch Lärm, Schadstoffe und Feinstäube, die von der Autobahn ausgehen, in meiner Gesundheit gefährdet</i> <i>Verletzt mein Recht auf Gesundheit</i> <i>Menschen schützen</i>	Eine Gesundheitsgefährdung besteht nach höchstrichterlicher Rechtsprechung dann, wenn die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird. Zur Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen ist eine Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") vorzunehmen. Diese ist dabei im Hinblick auf diese Maßnahme nur erforderlich, wenn der neue (oder zu ändernde) Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Das Bundesverwaltungsgericht geht in gefestigter Rechtsprechung davon aus, dass eine Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete gegeben ist, wenn der für den Planfall prognostizierte Belastungswert oberhalb von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts liegt. Pegel oberhalb von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) treten (alleine aus der A 33) im Nahbereich der Strecke in einem Abstand von 39 m (Tag) bzw. 78 m (N) auf. Sofern in solchen Bereichen schützenswerte Bebauung vorhanden ist, soll mit Hilfe der in §§ 41 ff. BImSchG vorgesehenen Schutzmaßnahmen der Verkehrsweg gerade ermöglicht werden. Ein darüberhinausgehender Schutz, beispielsweise in Form von Bereichen, in denen geringere Schallpegel nicht überschritten werden, ist im Rahmen der geltenden gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen.
398.	<i>Umweltauswirkungen durch schwere Unfälle und Katastrophen</i>	Die Träger öffentlicher Belange (Polizei, öffentliche Dienste, etc.) wurden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens beteiligt und haben diesbezüglich keine Bedenken geäußert. Störfallbetriebe befinden sich nicht in näherer Umgebung zur Trasse der A 33 Nord.
399	11.5 - Klimaziele	
400.	<i>Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Klimaziele wurden nicht untersucht.</i> <i>Die klimapolitischen Ziele werden missachtet.</i>	Mit dem Bau der A 33 sind keine relevanten nachteiligen klimatischen Effekte für das Lokalklima verbunden, sh. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.5. Moorböden sind nicht vom Vorhaben betroffen, die Überbauung von Grünland ist mit < 0,5 ha sehr gering. Mögliche negative Folgen werden durch eine trassennahe Wieder-/Herstellung von Grünland auf 3,68 ha bzw. Extensivierung von Grünland/Umwandlung von Acker auf Extensivgrünland auf einer Fläche von 21 ha allein im Bezugsraum 2 mehr als kompensiert. Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte wie die A 33, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 33 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben. Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.
401.	<i>Wie ist das Bauvorhaben mit dem Klimaschutzgesetz vereinbar?</i> <i>Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens werden deutlich verletzt</i>	Der Klimawandel ist nicht einzelnen Vorhaben zuzuordnen, sondern stellt eine Summation unterschiedlicher treibhausgasproduzierender Aktivitäten dar. Die Bundesregierung hat sich auf übernationaler Ebene zur Reduzierung der Treibhausgase und Immissionen verpflichtet. Das Erreichen dieser Ziele unterliegt vielschichtigen Strategien und Entwicklungen, wobei einzelne Projekte wie die A 33, in das Gesamtkonzept integriert werden. Letztlich unterliegt die Einstufung der A 33 in den vordringlichen Bedarf (vgl. aktueller Bundesverkehrswegeplan) einer politischen Abwägung mit anderen, ebenfalls klimarelevanten Projekten und Vorhaben. Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.
402.	11.6 – Frischluftzufuhr ist eingeschränkt <i>Frischluftzufuhr aus den Netteauen wird für Rulle, Icker und die Osnabrücker Stadtteile haste und Dodesheide abgeschnitten</i> <i>Das Nettetal hat einen direkten Einfluss auf die Temperaturen im Stadtgebiet von Osnabrück</i>	Das Kaltlufteinzugsgebiet des Sandbachtals wird kleinflächig durch das Vorhaben tangiert. Die A33 führt zu keinen relevanten nachteiligen klimatischen Effekten. Der Niederungsbereich der Ruller Flut (Oberlauf der Nette) wird mehr als 2 km oberhalb der Ortschaft Rulle gequert. Nachteilige klimatische Auswirkungen auf die Ortschaft Rulle oder den Norden Osnabrücks sind ausgeschlossen, sh. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.5.
403.	<i>Der Erläuterungsbericht enthält keinerlei Aussagen über die Auswirkungen des Neubaus auf die Treibhausgasemissionen, sondern beschränkt sich auf die Untersuchungen des Kleinklimas.</i> <i>Eine lokale Klimastudie ist zu erstellen, die den Eingriff widerspiegelt.</i>	Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.
404	12. Bauausführung / Baustellenverkehre	
405.	12.1 - Sonstige baubedingte Maßnahmen	Das betroffene Grundstück der Einwenderin ist mit einer Telefonleitung (Freileitung) erschlossen, die im Zuge des Baus der A33 unterbrochen wird und als erdverlegte Leitung ersetzt wird. Während der Bauphase sind kurzzeitige Unterbrechungen des Anschlusses unvermeidlich, die allerdings auf ein Mindestmaß reduziert werden. Detaillierte Planungen sind Bestandteil der Ausführungsplanung und der direkten Abstimmungen während der Bauzeit.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
406.	12.2 Entschädigungen, Beeinträchtigung während Bau	<p>Zur Herstellung der Straße werden Arbeitsstreifen entlang der Straße benötigt. Diese werden nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens wieder der ursprünglichen Nutzung zur Verfügung gestellt und sind dementsprechend in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.</p> <p>Die Belastung der Grundstücke ist für die Betroffenen zumutbar. Hierfür steht den Grundstückseigentümern (ggf. Pächtern) eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Die Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den Grunderwerbsverhandlungen bzw. im anschließenden Entschädigungsverfahren geklärt.</p> <p>Oder: Die Vorhabenträgerin ist bestrebt, die Beeinträchtigungen der anliegenden Flächen während der Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Die sich ggf. hieraus ergebenden Entschädigungsansprüche werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt. Die Bauzeitenpläne werden erst nach Auftragsvergabe der Durchführung der Baumaßnahme durch die ausführende Baufirma erstellt.</p>
407.	<i>Schädigung der bestehenden Versorgungsleitungen von Strom, Telefon und Glasfaser</i>	Bedingt durch die Baumaßnahme entstehende Schäden an Versorgungsleitungen werden schnellstmöglich instandgesetzt.
408	13. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange	
409.	13.1 - Entwässerungskonzept Straße	<p>Aufgrund diverser Einwendungen gegen die vorgesehenen wassertechnischen Folgemaßnahmen haben zwischenzeitlich ergänzende Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Osnabrück (UWB) stattgefunden.</p> <p>Zusammenfassend ist festzustellen, dass die heutige Situation nicht verschlechtert, sondern im Gegenteil teilweise deutlich verbessert wird.</p>
410.	13.1.1 - Gefährdung von Grundwasser	Beim Bau der A33 wird durch Auflagen für die bauausführende Firma sichergestellt, dass das Erdreich / das Grundwasser vor Schadstoffeinträge geschützt wird. Das vorliegende Bauvorhaben entspricht unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Bau der A33 noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren.
411.	<i>geringe Innenwirkung der Absenkung im Planungsraum auf lediglich 50 m ist weder plausibel noch nachvollziehbar</i>	<p>Bei der Ermittlung der Reichweite der Grundwasserabsenkung im klüftigen Tonstein ist der vom Einwender genannte Absenkbetrag von 6 m bereits berücksichtigt worden. Hierzu liegt eine gesonderte Stellungnahme des Baugrundgutachters vor und kann dem Einwender (Stellungnahme BGA vom 01.02.2016) zur Verfügung gestellt werden. Die weiteren für die Berechnung angesetzten Randbedingungen sind aus fachlicher Sicht plausibel.</p> <p>Es liegen keine dauerhaften hohen Grund- und Stauwasserstände vor. Aufgrund der morphologischen Position und der geringen Wasserdurchlässigkeit des Untergrundes unterliegen die Grund- und Stauwasserstände ausgeprägten niederschlagsbedingten Schwankungen. In Trockenperioden ist mit einem natürlichen starken Rückgang der Grund- und Stauwasserstände, um mehrere Meter zu rechnen (s. Baugrundgutachten).</p> <p>Bei der Bewertung ist ferner zu berücksichtigen, dass die Reichweitenermittlung nur für hohe Grundwasserstände gilt. Bei natürlichen niedrigen Grundwasserständen reduzieren sich die Absenkungsbeträge und die Reichweite der Absenkung erheblich.</p>
412.	<i>Es ist nicht ersichtlich, wie eine Wechselwirkung von Transporten mit grundwassergefährdenden Stoffen auf der Autobahn durch das Trinkwasserschutzgebiet im Nahbereich von Trinkwasserbrunnen tatsächlich ausgeschlossen werden können. Im Übrigen reichen für eine nachhaltige Verschmutzung des Grundwassers auch eine ganz normale Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle, nicht erst eine besonders zu berücksichtigende.</i>	Schwere Unfälle bezeichnen Einwirkungen und Ereignisse, die vom Regelbetrieb des Vorhabens bzw. vom üblichen Umweltgeschehen abweichen. Ein nach den gesetzlichen Bestimmungen und anerkannten Regeln der Technik errichtetes Straßenbauvorhaben ist in der Regel gegen schwere Unfälle und Katastrophen ausreichend geschützt. So gelten für Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen in Wasserschutzgebieten die spezifischen Anforderungen gemäß RiStWag. Bei Einhaltung dieser technischen Standards ist davon auszugehen, dass keine entscheidungserheblichen Risiken verbleiben.
413.	<i>Die Autobahn würde die Wasserscheidenfunktion, die der Wald durch seine Höhenlage hat, massiv beeinträchtigen.</i>	Mit dem Bau der A 33 sind keine relevanten nachteiligen klimatischen Effekte für das Lokalklima verbunden, sh. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.5.
414.	13.1.2 - Beeinträchtigung der Wasserqualität	<p>Die Inhaltsstoffe der Straßenabflüsse werden durch die breitflächige Ableitung über die belebte Bodenzone und bereits vor Erreichen der Absetzbecken bzw. Regenrückhaltebecken aufgrund der Reinigungswirkung der belebten Bodenzone zurückgehalten.</p> <p>Aus der Sicht der Vorhabenträgerin sind keine Gewässerverunreinigungen oder Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Oberflächenwasser der A33-Nord zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren.</p> <p>Bezogen auf die Chlorideinträge ergaben die Berechnungen für die zu betrachtenden Oberflächenwasserkörper, dass der Orientierungswert nach Anlage 7 der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20.06.2016 (OGewV) für den guten Zustand von 200 mg/l Chlorid nicht überschritten wird, sh. Unterlage 18.5, Ziffer 4.1.3.1 bis 4.1.3.4.</p> <p>Bei der Betrachtung des Grundwasserkörpers wird der Schwellenwert der Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserschutzverordnung GrwV) von 250 mg/l für Chlorid deutlich unterschritten, sh. Unterlage 18.5, Ziffer 4.2.3.</p> <p>Eine Beeinträchtigung der Wasserqualität ist daher auszuschließen.</p>
415.	13.1.3 - Trinkwasserschutzgebiet <i>Trinkwassergewinnung ist gefährdet</i> <i>Ausweitung des Wasserschutzgebietes ist verhindert</i>	<p>Aufgrund der Durchschneidung der Wasserschutzgebiete sind Maßnahmen nach den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten – RiStWag- Ausgabe 2016“ vorgesehen worden (s. Unterlage 6, Blatt 4). Eine Gefährdung des Grundwassers ist dadurch weitestgehend minimiert.</p> <p>Oder: Die A33 quert im Streckenverlauf das Wasserschutzgebiet (Zone II, Bau-km 47+550 – Bau-km 48+500) Belm-Nettetal. Hier werden bautechnische Maßnahmen gem. Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) vorgesehen. Die möglichen Auswirkungen durch havarierte Gefahrstofftransporte werden somit minimiert.</p> <p>Im Bereich der Wasserschutzzone III (Bau-km 45+700 – Bau-km 47+550) wird gem. Baugrundgutachten das Schutzpotential der Grundwasserüberdeckung als groß i. S. der RiStWag beurteilt. Bei der Ableitung des Oberflächenwassers sind daher, nach geltendem Regelwerk keine weitergehenden Entwässerungsmaßnahmen erforderlich.</p> <p>Im betrachteten Streckenabschnitt liegen keine Hinweise auf eine geplante zukünftige Ausweitung von Wasserschutzgebieten vor, so dass eine generelle Anwendung konstruktiver Maßnahmen (nach RiStWag) als wirtschaftlich unangemessen angesehen und daher nicht vorgesehen wird.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
416.	13.1.3.1 Trinkwasserversorgung steht insgesamt in Frage	Die Trinkwassergewinnungsanlagen und hiermit einhergehenden Vorranggebiete für die Trinkwassergewinnung bzw. mittlerweile ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebiete wurden über die verschiedenen Planungsebenen hinweg bei der Linienfindung berücksichtigt. Eine Umfahrung dieser Gebiete ist aufgrund anderer Zwangspunkte wie bspw. FFH-Gebieten und Siedlungsbereichen nicht möglich. Die RiStWag gelten für geplante sowie um- und auszubauende Straßen in Wasserschutzgebieten und wurden speziell entwickelt, um vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung zu vermeiden. Im Arbeitskreis "Straßen in Wasserschutzgebieten", der die RiStWag erarbeitet hat, haben Vertreter der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Beauftragte der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und der Deutschen Vereinigung des Gas- und Klimaschutz. Bei Anwendung dieser Richtlinie ist daher ein hinreichender Schutz des Trinkwasserschutzgebietes gewährleistet.
417.	13.1.3.2 Es sind nicht alle WSG und TWGG in den Karten dargestellt	Das Einzugsgebiet des Brunnens Nettetel liegt außerhalb der Trasse, kann daher nicht betroffen sein und wurde deshalb im Streckengutachten 2015 auch nicht dargestellt. Das WSG Belm-Nettetel wurde nach Erstellung des Streckengutachtens im Jahre 2017 festgesetzt. Ebenso lag das Einzugsgebiet des TWGG Hunteburger Weg bei der Bearbeitung des Streckengutachtens noch nicht vor und kann daher im Streckengutachten auch nicht enthalten sein. Die Brückenbezeichnungen im Streckengutachten entsprechen dem Stand der Vorplanung, Stand 05/2014. Die Nummerierung der Bauwerke wurde im Laufe der Planungsphase leicht angepasst.
418.	13.1.4 - Wasserrahmenrichtlinie	Beim Bau der A33 wird durch Auflagen für die bauausführende Firma sichergestellt, dass das Erdreich / das Grundwasser vor Schadstoffeinträge geschützt wird. Das vorliegende Bauvorhaben entspricht unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Bau der A33 noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren.
419.	<i>Fehlende Angabe der Grundbelastung des Grundwasserkörpers mit Chlorid und Darstellung der durch das Vorhaben zu erwartenden zus. Chlorideinträge</i>	Die Belastungen des Grundwasserkörpers mit Chlorid wurde im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ausreichend behandelt. Der Grenzwert von 200 mg/l für den „guten ökologischen Zustand“ kann in allen Oberflächenwasserkörpern eingehalten werden.
420.	<i>Tausalzgutachten wird gefordert</i>	Ein Tausalzgutachten wurde im Zuge des Fachbeitrags Wasserrahmenrichtlinie nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt (siehe Unterlage 18.5 Pkt. 4.1.3 und 4.2.3).
421.	<i>Den Ausführungen liegt einstweilen noch der niedersächsische Beitrag zu den Maßnahmenprogrammen 2015 bis 2021 der Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein zugrunde. Mittlerweile liegen die aktualisierten Entwürfe der niedersächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen gemäß § 118 NWG und zu den Maßnahmenprogrammen gemäß § 117 Abs. 1 Satz 1 NWG für die Flussgebiete Elbe, Weser, Ems und Rhein sowie die Dokumente der Flussgebietseinheiten Elbe, Weser, Ems und Rhein vor, die die Grundlage für den 3. Bewirtschaftungszyklus der EG-WRRL für die Jahre 2021 bis 2027 bilden.</i>	Der Entwurf zum 3. Bewirtschaftungsplan (2021-2027) und (analog) die Nieders. Beiträge zum Maßnahmenprogramm der FGG Ems werden bei Überarbeitung des Fachbeitrages zur WRRL berücksichtigt.
422.	<i>Angesichts derartiger Kenntnisdefizite kurzerhand auf Grundlage einer Absprache mit dem NLWKN 0,5*JD-UQN als Ausgangskonzentration anzunehmen, ist nicht nachvollziehbar.</i>	Dieser Sachverhalt wird bei der Überarbeitung des Fachbeitrages WRRL geprüft und berücksichtigt. Der Fachbeitrag WRRL ist im September 2019 fertiggestellt worden und die Abstimmungen mit NLWKN erfolgten bereits 2018. Der Ansatz von 0,5 *JD-UQN bei fehlenden Messdaten ist nach der aktuellen Rechtsprechung des BVerwG nicht mehr zulässig.
423.	<i>Im Übrigen hat sich die Bewertung auf die betroffenen OWK maßgeblichen biologischen Qualitätskomponenten zu beziehen. In Ansehung des zu erwartenden Chlorideintrags (Tausalz) wird aber lediglich darauf hingewiesen, dass die Qualitätskomponente nach Anlage 7 OGewV für den „guten“ Gewässerzustand von 200 mg Cl/l weiterhin unterschritten würde. Das besagt nichts darüber, ob die maßgeblichen biologischen Qualitätskomponenten eine Verschlechterung derjenigen Zustandsklasse erfahren, in der sie sich aktuell befinden.</i>	Nach den Handlungsempfehlungen Verschlechterungsverbot der LAWA (2017) liegt bei einer Verschlechterung einer unterstützenden hydromorphologischen oder allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponente ein Indiz dafür vor, dass sich auch die biologischen Qualitätskomponenten verschlechtern können. In diesem Fall sind dann weitergehende Untersuchungen notwendig. Im vorliegenden Fall steigt die Chloridkonzentration im OWK Nette / Lechtinger Bach von 84,8 auf 98,6 mg/l und liegt damit auch nach der Einleitung der Straßenabflüsse im Bereich der Schwellenwerte für den sehr guten Zustand (50 mg/l) und dem guten Zustand (200 mg/l). Es liegt somit kein Indiz für eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten vor. Weitergehende Untersuchungen sind nicht notwendig.
424.	<i>Wenn sich in einer derartigen Lage die Chloridbelastung des OWK Nette/Lechtinger Bach - je nach Unterlage - auf 98,6 mg Cl/l (Unterlage 1, S. 132) bzw. auf 99,7 mg/l (Unterlage 18.5, S. 50) erhöht und im Belmer Bach sogar ein Wert vom 105,0 mg/l erreicht wird (Unterlage 18.5, S. 50), kann eine Verschlechterung des ökologischen Potenzials nicht unvermittelt unter Hinweis darauf in Abrede gestellt werden, die Qualitätskomponente der Anlage 7 OGewV für den „guten“ Gewässerzustand (200 mg/l) würde weiterhin unterschritten.</i>	Dieser Sachverhalt wird bei der Überarbeitung des Fachbeitrages WRRL geprüft und berücksichtigt. Die Berechnungen für die OWK Belmer Bach, Laake und Ahrensbach basieren auf einer nach damaliger Abstimmung mit dem NLWKN angenommenen Ausgangsbelastung für Chlorid von 0,5*Schwellenwert = 100 mg/l.
425.	<i>In der Fachwissenschaft besteht daher Einvernehmen, dass der Wert von 200 mg/l deutlich zu hoch angesetzt ist.</i>	Die Diskussion in der Fachwissenschaft bezüglich der gewässerverträglichen Chloridkonzentrationen sind bekannt aber noch nicht abgeschlossen und noch nicht in Verordnungen eingeflossen. Der Bewertungsmaßstab sind daher die Schwellenwerte für Chlorid in der aktuellen OGewV.
426.	<i>Die Ausführungen zum Verbesserungsgebot (Unterlage 18.5, S. 57) sind nicht bloß außerordentlich dürftig, sondern dürften vor dem Hintergrund der eingangs angesprochenen Aktualisierung des Maßnahmenprogramm für den 3. Bewirtschaftungszeitraum jedenfalls im Zeitpunkt der Planfeststellung längst überholt sein.</i>	Bei der Überarbeitung des Fachbeitrages WRRL wird der Entwurf zum 3. Bewirtschaftungsplan (2021-2027) und (analog) die Nieders. Beiträge zum Maßnahmenprogramm der FGG Ems berücksichtigt. Diese lagen zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Fachbeitrages WRRL in 2019 noch nicht vor.
427.	13.2 - Hochwasserschutz	Durch den Bau der A 33 werden die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändert. Aufgrund der Flächenversiegelung durch die geplanten Fahrbahnen wird das anfallende Niederschlagswasser zukünftig zu einem größeren Anteil abflusswirksam, da Faktoren wie Pflanzenaufnahme und Versickerung entfallen. Folglich werden Maßnahmen ergriffen, welche die zusätzliche, durch den Bau der A 33 hervorgerufene hydraulische und qualitative Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren. Angesichts der bestehenden hydraulischen Auslastung der Entwässerungssysteme ist vor den Einleitungen eine Drosselung des Oberflächenwassers erforderlich. Diese Drosselung und die vorgegebene Behandlung der Straßenabwässer erfolgt in den Retentionsbodenfiltern und Versickerungsbecken. Die Drosselung des Straßenabflusses, die nach dem Prinzip „das nicht mehr Wasser als bisher dem Vorfluter zugeführt werden soll“ bemessen ist, führt zu keiner hydraulischen Mehrbelastung des vorhandenen Gewässersystems.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
		Die Becken sind für die Rückhaltung eines einmal in 10 Jahren auftretendes Starkregenwasserereignisses dimensioniert. Für stärkere Regenereignisse ist ein Notüberlauf zur schadlosen Ableitung von Hochwasser vorgesehen.
428.	<i>Die Bodenversiegelung durch den Bau der Autobahn hat einen negativen Effekt auf den Abfluss des Regenwassers in der Nette (Ruller Flut). Diese ist schon heute bei stärkerem Regen überlastet und tritt über die Ufer. Durch zusätzliche Versiegelungen wird es noch eher zu großflächigen Überschwemmungen kommen. Darüber hinaus ist aufgrund bereits bestehender Überlastung jedwede Einleitung abzulehnen, die zu einer Beaufschlagung von Regenwassermengen im Ickerbach führt.</i>	Die Versiegelung der Straßentrasse bewirkt grundsätzlich eine Verminderung der Grundwasserneubildung und eine entsprechende Erhöhung des Oberflächenabflusses. Nachteilige Auswirkungen auf Oberflächengewässer werden aber durch die vorgesehenen Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung sowie der Retentionsbodenfilter vermieden.
429.	13.3 - Durchschneidung und funktionsgerechte Wiederherstellung Gebietsentwässerung	Beim Bau der A33 wird durch Auflagen für die bauausführende Firma sichergestellt, dass das Erdreich / das Grundwasser vor Schadstoffeinträge geschützt wird. Das vorliegende Bauvorhaben entspricht unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Weder durch den Bau der A33 noch durch den Betrieb der Straße sind Beeinträchtigungen zu erwarten, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar negativ berühren.
430.	13.4 - Verlegung und Querung von Gewässern	
431.	13.4.1 - Beeinträchtigung der Gewässer	Vorhandene Vorfluter und Entwässerungsgräben werden in ihrer natürlichen Fließrichtung im Wesentlichen nicht beeinträchtigt. Bei unumgänglichen Eingriffen in das vorhandene Grabensystem sind entsprechende Ersatzgräben vorgesehen, um das natürliche Entwässerungssystem beizubehalten.
432.	<i>Nette wird zerstört</i>	Das anfallende Oberflächenwasser wird entlang der geplanten Transportmulden mit Abschlügen über entsprechende Abläufe in Sammelleitungen zur weiteren Behandlung (Retentionsbodenfilter bzw. Absetzbecken des Versickerungsbeckens) in Richtung Vorflut geleitet. Insgesamt werden 8 Retentionsbodenfilter (RBF) und ein Versickerungsbecken (VB) vorgesehen. Nachteilige Auswirkungen für die Gewässer werden nicht erwartet.
433.	13.5 – öffentliche Wasserversorgung	Im Bereich der Querung A33/Barenauer Weg wird auf Forderung des Versorgungsunternehmens ein Schutzrohr verlegt, so dass eine nachträgliche Anbindung des Grundstückes an die öffentliche Wasserversorgung gegeben ist (siehe Regelungsverzeichnis Nr. 4.04).
434.	13.6 – Gutachten ist falsch bzw. unvollständig	Der Einwand zur Methodik der wassertechnischen Untersuchung kann so allgemein formuliert nicht nachvollzogen werden. Die Methodik der wassertechnischen Berechnung wurde im Bericht ausreichend erläutert. Diese basiert auf fachlich anerkannten Methoden.
435.	13.7 - Hausbrunnen	Der Hausbrunnen des Einwanderhebers befindet sich in einem Bereich, in dem die Gradienten deutlich über der Förderhöhe liegt. Es erfolgt somit kein Eingriff in die natürlichen Grundwasserverhältnisse. Eine Beeinflussung des Hausbrunnens durch die Straßenbaumaßnahme ist daher nicht zu erwarten.
436.	Mineralwasserquelle Avanus	Der Avanus-Mineralbrunnen befindet sich in einem Bereich, in dem die Gradienten deutlich über der Förderhöhe liegt. Es erfolgt somit kein Eingriff in die natürlichen Grundwasserverhältnisse. Eine Beeinflussung des Avanus-Mineralbrunnen durch die Straßenbaumaßnahme ist daher nicht zu erwarten.
437.	auf Brunnenwasser angewiesen	Der Hausbrunnen weist eine Tiefe von ca. 7 m auf. Es ist davon auszugehen, dass der Brunnen aus tieferen Schichten fördert. Eine Beeinflussung des Hausbrunnens durch die Straßenbaumaßnahme wird daher als wenig wahrscheinlich angenommen. Die Vorhabenträgerin wird dennoch bei dem Brunnen frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme eine Beweissicherung durch regelmäßige Messungen des Grundwasserspiegels vornehmen.
438.	13.8 Brunnen Rulle III <i>Auswirkungen eines möglichen Wasserschutzgebietes für Rulle III sollten berücksichtigt werden</i>	Gemäß dem Baugrundgutachten ist das Einzugsgebiet des Brunnens Rulle III an den Ausstrich des Oberen Muschelkalkes gebunden und endet im Streckenbereich an einer vermuteten geologischen Störungszone. Nach den ausgeführten Untersuchungen steht jedoch im Bereich der Querung der L 109 Ton- und Mergelstein des Keupers an (vgl. Anlagen 3.2 und 3.3). Die geologische Störungszone muss demnach etwas weiter westlich verlaufen. Das Einzugsgebiet des Brunnens Rulle III kann daher in diesem Bereich nicht bis an die Trasse der A 33 reichen.
439.	14. Sonstige lokale Belange	
440.	14.1 Naherholung wird beeinträchtigt <i>Der Landschaftsraum geht als Gebiet für die ruhige Erholung und für das Naturerlebnis komplett verloren.</i>	Der Autobahnbau führt durch die Eingriffe in das Landschaftsbild auch zu Beeinträchtigungen der Naherholungsfunktionen. Diese Eingriffe werden gem. BNatSchG durch Maßnahmen zur landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung kompensiert. Neben der Eingriffsregelung sind in Zusammenhang mit der Untersuchung der Umweltverträglichkeit beim Schutzgut Mensch auch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Funktion des Raumes zum Zwecke der Naherholung betrachtet worden. Der Untersuchungsraum ist dabei charakterisiert durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung und ist in seiner Funktion für die Naherholung von eingeschränkter Bedeutung (regional bis lokal). Zur Vermeidung/Minimierung der Beeinträchtigungen werden an die A 33 grenzende benachbarte Erholungsbereiche nach Möglichkeit durch Wälle bzw. Bepflanzungen geschützt (landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse). Die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen führen durch ihre naturnahe Ausgestaltung und angepasste Planung zu einer weiteren Aufwertung des aktuellen Landschaftsbildes und tragen so auch zur Verbesserung der Naherholungsfunktionen bei. Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben erhalten. Somit werden Nutzungen und Erreichbarkeiten durch den Bau der Trasse nicht eingeschränkt.
441.	14.2 – finanzielle Schäden aufgrund von Verslumung	Eine Entschädigung für eine angebliche Wertminderung des Grundstücks/Gebäudes wird dem Grunde nach abgelehnt. Ein Anspruch aus Enteignung oder enteignungsrechtlichem Eingriff ist nicht gegeben. Hierfür wäre Voraussetzung, dass dem Betroffenen Grund und Boden entzogen wird oder bei nur mittelbarer Betroffenheit „schwer und unerträglich“ in die Grundstückssituation eingegriffen wird. Beide Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Im vorliegenden Fall wird daher weder unmittelbar noch mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen. Im Übrigen müssen im Außenbereich Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 VwVfG, sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.
442.	14.3 - Gewerbegebiet <i>Befürchtung eines nachträglichen Baus eines Autohofs bzw. Gewerbegebiet</i>	Die Ausweisung von Industriegebieten seitens der Gemeinden Wallenhorst und Belm ist derzeit nicht bekannt.
443.	<i>Gründung neuer Industriegebiete</i>	Für die Planung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Kommunen im Rahmen der Bauleitplanung zuständig.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
444.	14.4 – Kinder und Enkel ziehen weg, dadurch Pflege der Älteren gefährdet	Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz, sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden. Die jeweilige Lebensplanung ist von vielen sehr individuellen Faktoren abhängig. Die Herstellung eines ursächlichen kausalen Zusammenhangs zwischen der Wohnortentscheidung und dem Bau einer Bundesfernstraße ist für die Vorhabenträgerin nicht nachvollziehbar, denn häufig folgt einer guten verkehrlichen Erschließung eine wachsende Wirtschaftskraft in der Region mit einer deutlichen Stärkung des Arbeitsmarktes und der wirtschaftlichen Möglichkeiten einer Kommune.
445.	14.5 – Fernwanderweg wird zerstört	Der Wittekindsweg verläuft nicht parallel zur A 33 sondern quert diese im Bereich des Überführungsbauwerks Nr. 3. Die beschriebenen Beeinträchtigungen sind aufgrund der Lage des Wanderwegs zur A 33 nicht nachvollziehbar. Der Hünenweg verläuft im Querungsbereich der A 33 auf gleicher Route wie der Wittekindsweg. 
446.	14.6 – Beeinträchtigung des Ortsteils Icker	Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz, sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.
447.	<i>Schinkelberg, Rulle und Icker würden zerschnitten und stark belastet</i>	Die A 33 führt im Bereich des Schinkelberges zu keinen neuen Zerschneidungen, da die A 33 dort bereits besteht. Die Ortschaft Rulle wird östlich umfahren, die Ortschaft Icker westlich, so dass auch hier keine Zerschneidungen und starke Belastungen erfolgen.
448.	<i>Der Bau wird zu erheblichen Spannungen in den Gemeinden und der Stadt führen und den sozialen Frieden stören</i>	Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.
449.	<i>Einzelne Siedlungen werden durch die Trasse zerschnitten</i>	Die Zerschneidung von Siedlungen wird auf das absolut notwendige Maß begrenzt. Gerade die für den Ausbau gewählte Vorzugsvariante der A 33 hat gegenüber den südlichen Varianten den Vorteil, dass der Verlust von Gebäuden und die Zerschneidungswirkungen am geringsten sind. Das Argument, dass über Jahrhunderte gewachsene Siedlungsstrukturen zerschnitten werden, kann nicht nachvollzogen werden.
450.	<i>Die Gemeinden Wallenhorst und Belm sind bereits extrem von Verkehr und Flächenfraß betroffen</i>	Der Bau der A33-Nord ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen. Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme der A33-Nord in den Bedarfsplan bestimmt. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 (2) des Gesetzes über den Ausbau der Bundesstraßen für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.
451.	14.7 Die Wohnqualität sinkt <i>Menschen werden aus ihren Häusern gejagt</i> <i>Langjährig gepflegte Nachbarschaften werden getrennt und soziale Kontaktmöglichkeiten der Bewohner unterbunden</i>	Im Außenbereich müssen Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz – VwVfG - sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.
452.	<i>Der Wohnwert, die Lebensqualität im Freien, insbesondere unseres Biergartens mit dem großen Spielbereich für die Kinder geht verloren</i>	Die Entfernung zwischen Biergarten und A 33 beträgt ca. 200 m. Der im Westen des Gasthofes liegende Biergarten ist durch die Gebäude abgeschirmt. Die bestehende A 1, die unmittelbar am Gasthaus verlaufende L 78 sowie die direkt an den Biergarten grenzenden Parkplätze stellen eine Vorbelastung dar, sodass das Argument eines Verlustes des Wohnwertes bzw. der Lebensqualität nicht nachvollzogen werden kann.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin																																																				
453.	14.8 Beeinträchtigung Pfadfinderhütte <i>Beeinträchtigung der Pfadfinderhütte</i> <i>Lärmpegel führt zu Beeinträchtigungen</i>	<p>Die genannte Hütte der Pfadfinder mit Standort „Auf dem Hügel 15“ liegt etwa 430 m südlich der Trasse der A 33.</p> <p>Im Außenbereich müssen Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz – VwVfG - sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.</p> <p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Darin ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen.</p> <p>Das für die Beurteilung der Immissionssituation relevante zweigeschossige Objekt Auf dem Hügel 15 hat einen minimalen Abstand zur Achse der A 33 (Südfassade) von ca. 430 m und liegt in einem als Außenbereich einzustufenden Gebiet. Für dieses Gebiet gelten nach der Verkehrslärmschutzverordnung folgende Immissionsgrenzwerte:</p> <p style="text-align: center;">64 dB(A) für den Tag, 54 dB(A) für die Nacht.</p> <p>Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sind die Beurteilungspegel für den künftigen Verkehrslärm errechnet worden. Dabei haben sich folgende Werte ergeben:</p> <table border="1" data-bbox="1107 777 1543 1249"> <thead> <tr> <th>Station</th> <th>Seite</th> <th>Geschoss</th> <th>Tag-/Nachtwert ohne LS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">42+456 O</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+455 N</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+450 W</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+450 N</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>52</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+449 W</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+450 S</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>41</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+451 W</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">42+457 S</td> <td rowspan="2"></td> <td>EG</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>1.OG</td> <td>41</td> </tr> </tbody> </table> <p>An keinem der Berechnungspunkte, bei denen es sich um die jeweils ungünstigsten Immissionsorte je Fassade handelt, werden die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten. Im Maximum wird nachts an der Nordfassade im 1.OG mit 48 dB(A) ein Beurteilungspegel erreicht, der den Immissionsgrenzwert um 6,7 dB(A) unterschreitet. Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz liegen somit nicht vor.</p>	Station	Seite	Geschoss	Tag-/Nachtwert ohne LS	42+456 O		EG	51	1.OG	52	42+455 N		EG	54	1.OG	54	42+450 W		EG	51	1.OG	52	42+450 N		EG	51	1.OG	52	42+449 W		EG	50	1.OG	50	42+450 S		EG	38	1.OG	41	42+451 W		EG	46	1.OG	47	42+457 S		EG	39	1.OG	41
Station	Seite	Geschoss	Tag-/Nachtwert ohne LS																																																			
42+456 O		EG	51																																																			
		1.OG	52																																																			
42+455 N		EG	54																																																			
		1.OG	54																																																			
42+450 W		EG	51																																																			
		1.OG	52																																																			
42+450 N		EG	51																																																			
		1.OG	52																																																			
42+449 W		EG	50																																																			
		1.OG	50																																																			
42+450 S		EG	38																																																			
		1.OG	41																																																			
42+451 W		EG	46																																																			
		1.OG	47																																																			
42+457 S		EG	39																																																			
		1.OG	41																																																			
454.	<i>Als direkter Anwohner weiß ich um die vielen tausenden Quadratmeter Wald und Naherholungsgebiet, die durch den Bau der neuen Autobahn entstehen würden. Diese betreffen auch unsere Pfadfinderhütte, die im Zentrum unserer Jugendarbeit als Pfadfinder ist.</i>	<p>Die genannte Pfadfinderhütte mit Standort „Auf dem Hügel 15“ wird seitens der Vorhabenträgerin weder für den Bau der A 33 – Nord noch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen.</p>																																																				
455.	14.9 Mehraufwand <i>an Zeit und Sprit, da Kinder zukünftig mit dem Auto gefahren werden müssen</i>	<p>Auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme bleibt jedes Wohnhaus an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen und kann – wie bisher – von allen Fahrzeugen angefahren werden. Die durch den Bau einer Straße bedingten Umwege sind von den Betroffenen grundsätzlich hinzunehmen, weil kein Individualanspruch darauf besteht, dass jeweils die kürzeste Wegeverbindung zwischen verschiedenen Zielen unverändert für die Zukunft weiter besteht.</p>																																																				
456	15. Leitungsträger																																																					
457.	15.1 – Verlegung einer Hochspannungsleitung	<p>Die Verlegung der 110 kV Hochspannungsleitung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.</p>																																																				
458.	15.2 – Forderung Stadtwerke „Kohkamp“	<p>Der kommunale Verbindungsweg Kohkamp ist gem. RLW für eine mittlere Beanspruchung (gelegentliche Beanspruchung mit 11,5t Achslast) ausgelegt und grundsätzlich für alle Fahrzeuge befahrbar, die der StVZO unterliegen. Das Überführungsbauwerk wird nach DIN-EN 1991-2 für das Lastmodell 1 bemessen. Somit sind auch die Belastungen aus Sonderfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 60 to (600 kN) berücksichtigt.</p> <p>Als Befestigung ist für den Kohkamp, wie im Bestand, eine ungebundene Deckschicht vorgesehen.</p>																																																				
459	16. Jagd- und Fischerei																																																					
460.	16.1 - Verlust an jagdbarer Fläche	<p>Beim geplanten Neubau einer Straße ist die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären.</p> <p>Die Beeinträchtigung des Jagdbezirks ist durch eine entschädigungsrechtliche Vereinbarung zu berücksichtigen. Die Grundlage hierfür bildet ein vom Vorhabenträger beauftragtes Jagdwertgutachten (Sachverständigen Gutachten).</p>																																																				
461.	16.2 - Jagdwertminderung	<p>Beim geplanten Neubau einer Straße ist die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären.</p>																																																				

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerung der Vorhabenträgerin
	<i>Eine Jagdausübung in den Revieren ist erheblich erschwert. Das jagdbare Wild und andere Tierarten werden durch Verlärmung, Zerstörung und Zerschneidung ihrer angestammten Lebensräume dezimiert. Traditionelle Wildwechsel werden unmöglich gemacht und somit Populationen zersplittert.</i>	Die Beeinträchtigung des Jagdbezirks ist durch eine entschädigungsrechtliche Vereinbarung zu berücksichtigen. Die Grundlage hierfür bildet ein vom Vorhabenträger beauftragtes Jagdwertgutachten (Sachverständigengutachten).
462.	16.3 - Entschädigungen	Entschädigungszahlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen den Beteiligten unter Beachtung von Art und Umfang der landwirtschaftlichen Nutzung und bauzeitlichen Inanspruchnahme geregelt.
463	17. Umstufungen im nachgeordneten Netz	
464.	<i>B68 muss abgestuft werden</i> <i>B68 LKW-Durchgangsverkehr muss also anderweitig von der Innenstadt ferngehalten werden</i>	Die vorzeitige Umstufung der B68 ist ein eigenständiges Verfahren und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.