

Unterlage Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen
Straße: E 233 (B 402/B 213/B 72)

E 233 (B 402/B 213/B 72)
von der AS Meppen (A 31) bis zur AS Cloppenburg (A 1)

PROJIS-Nr.: 0306290760

Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens E 233

Unterlage 21.3

FESTSTELLUNGSENTWURF

<p>Projektbearbeitung:</p> <p>Landkreis </p>	<p>LANDKREIS CLOPPENBURG</p> 	<p>Nachgeprüft:</p> <p>Meppen, den 18.06.2018</p> <p>Landkreis Emsland</p> <p>gez. Thieke</p> <p>im Auftrage:</p>
---	--	--

<p>Aufgestellt</p> <p>Lingen, den 20.06.2018</p> <p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Lingen -</p> <p>gez. Haberland</p> <p>im Auftrage:</p>	

Auftraggeber:	Landkreis Emsland Fachbereich Straßenbau	Ordeniederung 1 49716 Meppen
----------------------	---	---------------------------------

Auftragnehmer:	Bosch & Partner GmbH	Kirchhofstr. 2c 44623 Herne
-----------------------	---------------------------------	--------------------------------

Projektleitung:	Dipl.-Geogr. Jörg Borkenhagen	
------------------------	-------------------------------	--

Bearbeiter:	Dipl.-Geogr. Jörg Borkenhagen Dipl.-Ing. Sonja Pieck	
--------------------	---	--

Inhaltsverzeichnis		Seite
0.1	Abbildungsverzeichnis	IV
0.2	Tabellenverzeichnis	IV
1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Planungsstand des Gesamtvorhabens Ausbau E 233	3
3	Begründung des Vorhabens und konzeptionelle Alternativen einschließlich der „Null-Plus-Lösung“	5
3.1	Öffentliche Gründe und Planrechtfertigung	5
3.1.1	Bestandteil staatlicher Programme	5
3.1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit, Behebung unzureichender Verkehrsverhältnisse	6
3.1.3	Verkehrsprognose und Bedarf	7
3.1.4	Verbesserung der Verkehrssicherheit	8
3.1.5	Fazit: Bewertung der Gewichtung der öffentlichen Interessen gegenüber den hochrangigen Schutzinteressen	9
3.2	Konzeptionelle Alternativen	10
3.3	Null-Plus-Variante	10
4	Gesamtkonzept zum Schutz der Umwelt	12
4.1	Prüfung der Umweltverträglichkeit	12
4.1.1	Umweltverträglichkeitsstudie auf der vorgelagerten Planungsebene	13
4.1.2	Variantenuntersuchung zur Entwurfsplanung	14
4.2	Berücksichtigung von Umweltbelangen im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung	15
5	Linienfindung	18
5.1	Berücksichtigung der Ergebnisse der UVS bei der Entwicklung der Vorzugsvariante im Rahmen der Entwurfsplanung	19
5.2	Linienabstimmung	23

5.3	Zusammenfassende Beurteilung der Berücksichtigung zulassungsrechtlicher Risiken auf der vorgelagerten Planungsebene.....	25
6	Schutz des europäischen Netzes Natura 2000	26
6.1	Sicherung von Natura 2000 im Rahmen der UVS	28
6.2	Verträglichkeit des Vorhabens mit Natura 2000	31
6.2.1	PA 1: Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Ems“	31
6.2.2	PA 1: FFH-Abweichungsprüfung für das FFH-Gebiet „Ems“	33
6.2.3	PA 2: Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“	37
6.2.4	PA 3: Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“	39
6.2.5	PA 4: Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“.....	40
6.2.6	Zusammenfassung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen	41
7	Artenschutz.....	43
7.1	Berücksichtigung der Artenschutzbelange im Rahmen der UVS	43
7.2	Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfungen in den Planungsabschnitten	46
7.2.1	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 1	46
7.2.2	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 2	49
7.2.3	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 3	50
7.2.4	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 4	52
7.2.5	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 5	54
7.2.6	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 6	56
7.2.7	Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 8	58
7.2.8	Zusammenfassung der Artenschutzrechtlichen Prüfungen	60
8	Schutz weiterer Umweltbelange sowie sonstiger Belange.....	61
8.1	Berücksichtigung weiterer Umweltbelange	61
8.1.1	Immissionsschutzrechtliche Anforderungen	61
8.1.2	Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie	62
8.1.3	Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung	62

8.2	Berücksichtigung öffentlicher und privater Belange.....	65
9	Ergebnis der Vorausschau der Genehmigungsfähigkeit.....	68

0.1	Abbildungsverzeichnis	Seite
Abb. 2-1:	Abschnittseinteilung der E 233 (Stand: Juli 2017)	4
Abb. 6-1	Prozess der Verträglichkeitsprüfungen und Kohärenzsicherung Natura 2000	26

0.2	Tabellenverzeichnis	Seite
Tab. 2-1:	Übersicht der Planungsstände in den Planungsabschnitten der E 233 (Stand 08/17).....	4
Tab. 6-1:	Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet „Ems“	32
Tab. 6-2:	Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“	38
Tab. 6-3:	Zusammenstellung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen	41
Tab. 7-1:	Zusammenstellung der Ergebnisse der Artenschutzbeiträge je Planungsabschnitt	60

1 Anlass und Aufgabenstellung

Das in Niedersachsen befindliche Straßenbauvorhaben umfasst die vierstreifige Erweiterung der Europastraße E 233 von der A 31 Anschlussstelle Meppen bis zur A 1 Anschlussstelle Cloppenburg. Von der niederländischen Seite bis zur A 31 Anschlussstelle Meppen ist die E 233 bereits vierstreifig und planfrei ausgebaut. In West-Ost-Richtung verknüpft die E 233 die niederländischen Autobahnen 28 und 32 sowie die deutschen Autobahnen A 31 und A 1, die sämtlich in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Sie bildet eine zusätzliche West-Ost-Verbindung parallel zur nördlich gelegenen A 28 und der südlich gelegenen A 30.

Das Gesamtvorhaben des vierstreifigen Ausbaus der E 233 besteht aus 8 Planungsabschnitten (PA), wobei der Planungsabschnitt 7 bereits vierstreifig ausbaut ist. Der Ausbau beinhaltet die Verbreiterung der Fahrbahn der E 233 von einem derzeitigen Regelquerschnitt RQ 10,5 m auf einen RQ 28 m, womit sich die Breite des Straßenkörpers nahezu verdreifachen wird.

Grundvoraussetzung für die Planfeststellung jeden Abschnittes der E 233 ist eine eingehende Darstellung der Genehmigungsfähigkeit der Trasse über alle Planungsabschnitte des Gesamtvorhabens im Sinne einer „positiven Vorausschau“. Insbesondere ist in vorausschauender Weise der Gebiets- und Artenschutz in jedem Abschnitt derart darzustellen, dass auch bei abschnittsweiser Verwirklichung des Gesamtvorhabens dem Grundsatz einer umfassenden Problembewältigung Genüge getan wird.

Die Abschnittsbildung bei der Planung von Verkehrswegen ist ein richterlich anerkanntes Instrument der planerischen Problembewältigung, da die vielfältigen und detaillierten Aufgaben eines Gesamtkonzeptes häufig nur in Teilabschnitten bewältigt werden können (vgl. BVerwG, Urt. v. 19.05.1998, 4 A 9.97). Die Teilplanung darf sich allerdings nicht soweit selbstständigen, dass von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich unbewältigt bleiben.

Dem Vorhaben dürfen insbesondere aus der Bewältigung der durch das Gesamtvorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete sowie der artenschutzrechtlichen Belange keine unüberwindbaren rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen. Auszuwerten sind alle im Streckenverlauf der E 233 durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Artenschutzbeiträge, deren Ergebnisse nachvollziehbar darzulegen sind. Darzulegen sind auch die Angaben für die jeweils erforderliche Anwendung der Ausnahmebestimmungen im Falle

prognostizierter erheblicher Beeinträchtigungen maßgeblicher Bestandteile eines oder mehrerer Natura 2000-Gebiete gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG bzw. im Falle des Eintretens nicht vermeidbarer Verbote gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG. Hinsichtlich des Artenschutzes ist vor allem auszuwerten und darzulegen, inwieweit artenschutzrechtliche Verbote erfüllt werden und eine Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme möglich ist.

Den Folgen des Gesamtvorhabens und den Auswirkungen auf nachfolgende Planungsabschnitte ist im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt jedoch nicht mit derselben Prüfungsintensität nachzugehen. Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist eine Vorausschau nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ erforderlich, aber auch ausreichend. Die Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. u.a. BVerwG Urt. v. 11.07.2011, 11 C 14.00). Die Tatsache, dass die Gesamtrassenführung noch nicht endgültig feststeht, stellt dabei kein unüberwindbares Hindernis der Gesamtplanung dar (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.10.2005, 9 A 33/04, juris Rn. 32 f). Nicht erforderlich ist daher eine derart vertiefende Prüfung, dass jegliches Risiko für die Verwirklichung des Gesamtvorhabens etwa aus Gründen entgegenstehender FFH-Schutzbelange ausgeschlossen werden kann und ein Grad der Gewissheit erreicht wird, dass eine Verzögerung oder auch Scheitern des Gesamtvorhabens – aus welchen Gründen auch immer – ausscheidet (vgl. u.a. Urt. v. 30.01.2008, 9 A 27/06, juris Rn 43 f.).

2 Planungsstand des Gesamtvorhabens Ausbau E 233

Die regionalen Anstrengungen für einen vierstreifigen Ausbau der Europastraße E 233 vom niederländischen Hoogeveen bis zum Anschluss an die A 1 bei Cloppenburg auf deutscher Seite begannen Mitte der 1980er Jahre. Die Einstufung der E 233 von der A 31 bis Cloppenburg im Bundesverkehrswegeplan (2003) als Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht ermöglichte es, mit den weiteren Planungen für den vierstreifigen Lückenschluss der E 233 zu beginnen.

Seit 2003 liegt ein Realisierungskonzept E 233 vor, welches die verkehrliche und ökonomische Machbarkeit eines vierstreifigen Ausbaus der E 233 zwischen der A 31 und der A 1 nachgewiesen hat.

Nach Abschluss einer Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU) im Jahr 2010 wurde das aus dem Jahr 2003 stammende Realisierungskonzept aktualisiert. Parallel hierzu wurde seit Ende 2009 eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt, die 2010 vorgelegt wurde.

Die weiteren Detailplanungen des Bauentwurfs bis hin zur jeweiligen Planfeststellungsreife erfolgen seit Ende 2010 in den 8 Planungsabschnitten (siehe Abb. 2-1), wobei der Planungsabschnitt 7 bereits vierstreifig ausbaut ist. Die Unterlagen wurden im Zuge des Planungsprozesses stets dem aktuellen Stand des Wissens und der Rechtsprechung angepasst.

Mittlerweile ist das Gesamtbauvorhaben des Ausbaus der E 233 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs¹ ausgewiesen, da es sich um einen Netzschluss (A 1 – NL) handelt.

Zum Berichtszeitpunkt sind folgende Arbeitsstände anvisiert bzw. erreicht:

¹ Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FstrAbG)

Tab. 2-1: Übersicht der Planungsstände in den Planungsabschnitten der E 233 (Stand 08/17)

PA	Planungsstand Verkehrsanlagen	Planungsstand LBP und weitere umweltfachliche Belange
1	FE liegt vor	FE liegt vor
2	VE in Überarbeitung	VE in Überarbeitung
3	Gesehen-Vermerk liegt vor	Gesehen-Vermerk liegt vor
4	Gesehen-Vermerk liegt vor	Gesehen-Vermerk liegt vor
5	VE liegt vor, Gesehen-Vermerk steht noch aus	VE liegt vor
6	Gesehen-Vermerk liegt vor	Gesehen-Vermerk liegt vor
8	Gesehen-Vermerk liegt vor	Gesehen-Vermerk liegt vor

FE Feststellungsentwurf
VE Vorentwurf

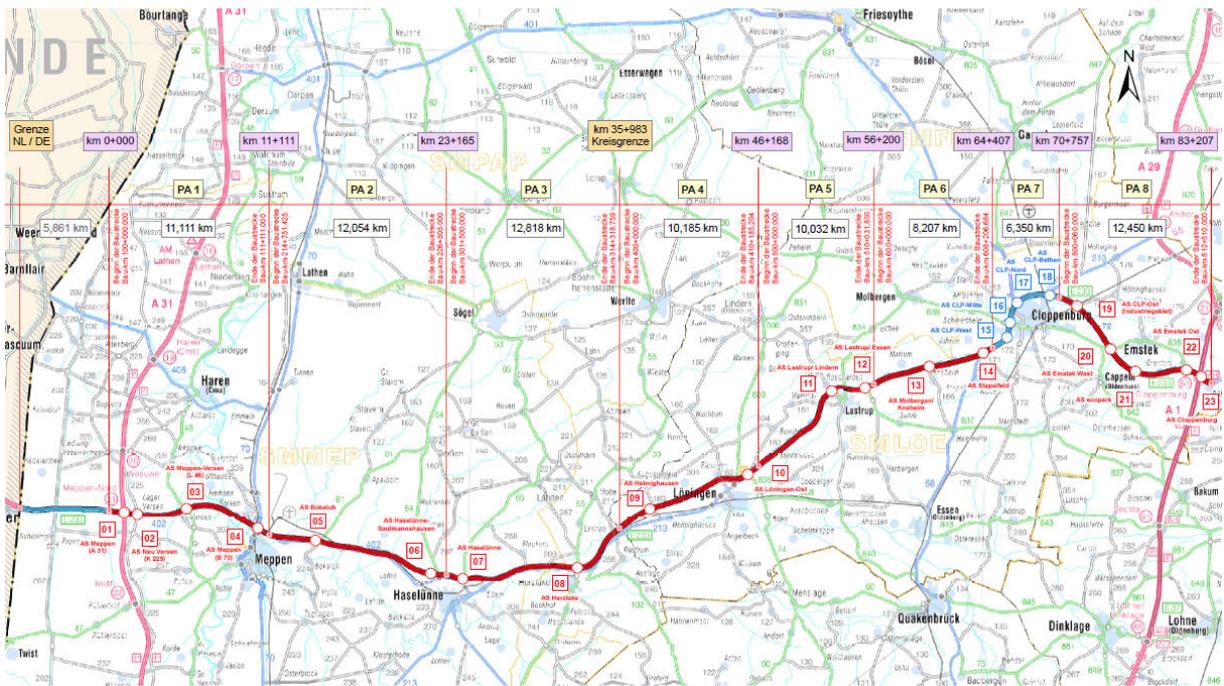


Abb. 2-1: Abschnittseinteilung der E 233 (Stand: Juli 2017)

3 Begründung des Vorhabens und konzeptionelle Alternativen einschließlich der „Null-Plus-Lösung“

Nach aktuellem Kenntnisstand sind in einem Planungsabschnitt der E 233 erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten zu erwarten (siehe Kap. 6.2.1). Für PA 1 wurde daher für das Gebiet „Ems“ eine FFH-Abweichungsprüfung durchgeführt (vgl. Kap. 6.2.2).

Aufgrund der Verbotstatbestände des Artenschutzrechts (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) sind für mehrere Planfeststellungsabschnitte (PA 1, PA 4, PA 5 und PA 8) (siehe Kap. 7.2) die notwendigen Ausnahmenvoraussetzungen darzulegen. Dies erfordert nicht nur für diese Planungsabschnitte, sondern auch für das Gesamtvorhaben des Ausbaus der E 233 den Nachweis, dass es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Nachfolgend werden die sachbezogenen öffentlichen Gründe dargestellt. Inwieweit diese Gründe des öffentlichen Interesses von ihrem Gewicht her das gemeinschaftliche Interesse am Artenschutz „überwiegen“, ist das Ergebnis einer spezifischen abwägenden Verhältnismäßigkeitsprüfung, die von der Zulassungsbehörde durchgeführt wird. Das Gewicht, mit dem der Artenschutz in diese einzustellen ist, hängt dabei entscheidend vom Ausmaß der Beeinträchtigung ab (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159). Je höher das Ausmaß der Beeinträchtigungen, umso zwingender müssen die Gründe des öffentlichen Interesse am Vorhaben und umso unzumutbarer mögliche Alternativen sein.

3.1 Öffentliche Gründe und Planrechtfertigung

3.1.1 Bestandteil staatlicher Programme

Seit 2003 ist der Ausbau der E 233 von der A 31 bis Cloppenburg im Bundesverkehrswegeplan (2003) enthalten. Der Ausbau wurde als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag in den weiteren Bedarf eingestuft.

Mittlerweile ist das Gesamtbauvorhaben des Ausbaus der E 233 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen, mit der Begründung, dass es sich um einen Netzschluss (A 1 – NL) handelt.

Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Realisierung des Ausbaus der E 233 geschaffen und der Bedarf für das Vorhaben für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§ 1 Abs.

2 FStrAbG). Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass die gesetzliche Bedarfsfeststellung dem Projekt einen besonderen Stellenwert verleiht (BVerwG – Urteil v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, Rz. 159).

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) aus dem Jahr 2008 sieht den vierstreifigen Ausbau der Bundesstraßen B 213 und B 402 zur verbesserten Anbindung der BAB 1 an das niederländische Straßennetz vor und stuft die E 233 als Ergänzung des Autobahnnetzes ein. Zwischen der AS Meppen an der A 31 und der AS Cloppenburg an der A 1 ist die Trasse der B 402 / B 213 / B 72 als „Vorranggebiet – Hauptverkehrsstraße, vierstreifig“ ausgewiesen.

In den Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Emsland 2010 und des Landkreises Cloppenburg 2005 wird das Vorhaben konkretisiert und begründet. Den einzelnen Mittelzentren kommt aufgrund der Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Wohnstätten und in der Weiterentwicklung hinsichtlich Tourismus eine besondere Bedeutung zu. Diese Standortanforderungen bedingen eine günstige Einbindung in die Infrastruktur. Für die gesamträumliche Entwicklung kommt der grenzüberschreitenden Verbindungsachse eine hohe verkehrliche Bedeutung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit zu.

3.1.2 Verbesserung der Erreichbarkeit, Behebung unzureichender Verkehrsverhältnisse

Die E 233 ist die kürzeste Verbindung zwischen dem niederländischen Wirtschaftszentrum Rotterdam / Amsterdam und dem norddeutschen Wirtschaftszentrum Bremen / Hamburg.

Die bestehende Verbindung über die B 402, B 213 und B 72 ist weitgehend einbahnig und nicht planfrei ausgebaut. Die gemeinsame Nutzung der einbahnigen Strecke durch Fahrzeugarten mit stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Lkw, Pkw, landwirtschaftliche Fahrzeuge) bei extrem hohem Schwerverkehrsanteil erhöht das Unfallrisiko (vgl. Kap. 3.1.4) und führt zu einem unzureichenden Verkehrsfluss. Insgesamt sind die Verkehrsverhältnisse unzureichend vor dem Hintergrund der nationalen und internationalen Bedeutung der E 233.

Die E 233 als Teilabschnitt des europäischen Straßennetzes stellt eine Verbindung zwischen den niederländischen und den norddeutschen Seehäfen und weiter in den skandinavischen Raum her. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) hat die E 233 eine besondere Bedeutung für den internationalen Verkehr. Mit der Verbindung zwischen in- und ausländischen Metropolregionen und Oberzentren stellt sie eine hochrangige grenzüberschreitende Verbindung der Verkehrsnetze und schließt das Verbindungsnetz des Transit-

verkehrs durch die Bundesrepublik dar. Die E 233 ist demnach in die Verbindungsfunktionsstufe 1 nach RIN einzustufen und gemäß dem vorgesehenen zweibahnigen Ausbau der Straßenkategorie AS 1 zuzuordnen.

Es ist eine Beschränkung des Gemeingebrauches vorgesehen; die E 233 wird als Kraftfahrstraße ausgewiesen. Entsprechend ihrer Bedeutung im Straßennetz wird die E 233 künftig in den Knotenpunkten planfrei geführt. Die Anschlussstellen mit ihrem nachgeordneten Netz werden teilplanfrei ausgebildet. Für die Verknüpfung der E 233 mit der A 1 wird ein planfreier Knotenpunkt notwendig.

Die Anzahl und Lage der Anschlussstellen wurde ausgehend von der in der VWU dargestellten zukünftigen Netzstruktur im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der in den Richtlinien geforderten Mindestabstände im Knotenpunktconcept der E 233 festgelegt.

3.1.3 Verkehrsprognose und Bedarf

Mit Stand Mai 2017 wurde die Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) fortgeschrieben. Grundlage für die Fortschreibung der VWU zur E 233 ist das Verkehrsmodell Niedersachsen, das neben Niedersachsen auch Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, das nördliche Nordrhein-Westfalen, Skandinavien sowie die BeNeLux-Staaten umfasst.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Verflechtungsprognose des BMVI sowie sonstiger aktueller Daten wurde das Verkehrsmodell E 233 in der Analyse auf 2014 und in der Prognose auf 2030 fortgeschrieben. Durch die Vorgabe eines bestandsnahen Ausbaus ist die Trasse der E 233 weitestgehend festgelegt.

Mit Hilfe des Verkehrsmodells E 233 wurden die verkehrlichen Wirkungen 2030 für folgende Netzfälle ermittelt:

- Prognosenullfall: Verkehr 2030 im Verkehrsnetz 2014
- Bezugsfall 2030: Verkehr 2030 im Verkehrsnetz 2014 zuzüglich indisponibler Vorhaben (vor allem Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, z.B. die Küstenautobahn A 20 sowie die Ortsumgehungen B 408 Emmeln und B 213 Bawinkel)
- Planfall 2030: wie Bezugsfall, zusätzlich 4-streifiger Ausbau der E 233 in allen Abschnitten außerhalb der heute schon 4-streifigen Nordumgehung Cloppenburg, zusätzliche Anschlussstelle an der B 72 (AS Ecopark) südlich Emstek

Die Belastungen der E 233 im Planfall 2030 liegen je nach Abschnitt zwischen 16.100 und 38.000 Kfz/24h. Die Schwerverkehrsbelastungen liegen zwischen 7.640 und 11.230 Lkw/24h.

Die Mehrbelastungen gegenüber dem Bezugsfall liegen im Landkreis Emsland bei rund 10.000 Kfz/24h, im Landkreis Cloppenburg sind sie etwas geringer. Die Zunahme des Schwerverkehrs liegt durchgehend bei rund 4.000 Lkw/24h.

Als großräumige Wirkungen der E 233 sind Entlastungen auf anderen Autobahnen zu nennen. Im Planfall 2030 sind 6.300 Kfz/24h (davon knapp die Hälfte im Schwerverkehr) Durchgangsverkehr zwischen der A 31 im Westen und der A 1/A 29 im Osten. Dadurch wird die etwa parallel verlaufende A 30 um etwa 3.000 Kfz/24h entlastet, die Entlastungen auf der A 1 zwischen Osnabrück und Cloppenburg sowie der A 28 östlich Leer liegen in derselben Größenordnung. Die Auswirkungen auf die A 20 Küstenautobahn sind gering (Entlastung um 1.000 Kfz/24h).

Die auf den einzelnen Streckenabschnitten sehr unterschiedlichen Mehrbelastungen im Vergleich zum Bezugsfall zeigen, dass die E 233 neben der großräumigen Wirkung auch eine deutliche regionale Bündelungswirkung hat. Hinsichtlich der kleinräumigen Wirkungen führt der 4-streifige Ausbau der E 233 zu teilweise deutlichen Entlastungen des bestehenden Straßennetzes. Dies gilt vor allem für die Ortslagen im Zuge der heutigen E 233, aber auch für parallel verlaufende Straßen wie z.B. die Kreisstraßenverbindung (K 243/K 223) zwischen Meppen und Haselünne.

Auch hinsichtlich der Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanz sind durch den Ausbau der E 233 positive Effekte zu erwarten. Sowohl die innerstädtischen Fahrleistungen als auch die Fahrzeiten verringern sich maßgeblich, was für den volkswirtschaftlichen Nutzen der Maßnahme spricht.

3.1.4 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung ist eine Auswertung des Unfallgeschehens auf der E 233 zwischen der Landesgrenze Niederlande / Deutschland und der A 1 durchgeführt worden. Als Ergebnis ist ein deutlich überdurchschnittliches Unfallgeschehen zu verzeichnen.

Die Verkehrsunfallentwicklung spiegelt die immer weiter zunehmende Überlastung der Strecke wieder. Die gemeinsame Nutzung der einbahnigen Strecke durch Fahrzeugarten mit stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Lkw, Pkw, landwirtschaftliche Fahrzeuge) bei extrem hohem Schwerverkehrsanteil führen zu einem hohen Unfallrisiko. Grundstückszufahrten an der E 233 und die damit verbundenen Abbiegesituationen verstärken dieses Risiko noch. Der entstehende Überholdruck, verstärkt durch die Bildung von Kolonnen beim Schwerlastverkehr, erhöht das Risiko schwerer Überholunfälle erheblich.

Aufgrund des regelgerechten Ausbaus der E 233 mit richtungsgetrenten Fahrbahnen, angemessener Trassierung und planfreien Knotenpunkten ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Zweibahnige Straßen mit baulicher Mitteltrennung verzeichnen weitaus geringere Unfallkostenraten als solche mit einbahnigem Querschnitt. Dies beruht in erster Linie auf der Schaffung von durchgängig gesicherten Überholmöglichkeiten und der weitgehenden Verhinderung von Frontalkollisionen. Durch die Umgestaltung der Knotenpunkte werden kreuzende Verkehrsströme ausgeschlossen. Des Weiteren wird die sicherheitstechnische Ausstattung auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

Die Entlastung des nachgeordneten Netzes wirkt sich ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit auf diesen Straßen aus.

3.1.5 Fazit: Bewertung der Gewichtung der öffentlichen Interessen gegenüber den hochrangigen Schutzinteressen

Da der Ausbau der E 233 im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen ist, wurde gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG die Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung verbindlich.

Zudem liegen dem vierstreifigen Ausbau der E 233 zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zugrunde. Die Verbesserung von Ablauf, Abwicklung und Sicherheit des Verkehrs sowie der Erreichbarkeit von regionalen und überregionalen Zielen begründen die verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit, wie das Verkehrswirtschaftliche Gutachten belegt.

Die Projektziele stehen in Übereinstimmung mit den gemeinschaftsrechtlichen Grundsätzen, die im Einzelfall das Integritätsinteresse des europäischen Arten- und Gebietsschutzes im Falle von unvermeidbaren Verbotstatbeständen bzw. unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Natura 2000-Gebietes im sogenannten Abweichungsverfahren überwinden können. Die Gründe des öffentlichen Interesses für den Bau

der E 233 sind als „zwingend“ anzusehen, da sie sich aus den Gemeinwohlverpflichtungen staatlichen Handelns bzw. aus den grundlegenden Politiken von Staat und Gesellschaft unmittelbar ableiten. Das Projekt E 233 ist im Interesse der Allgemeinheit. Das öffentliche Interesse ist zudem von nachhaltiger bzw. langfristiger Natur, so dass eine gleichrangige Abwägung mit den langfristig ausgerichteten ökologischen Erhaltungs- und Entwicklungszielen gemäß FFH- und Vogelschutzrichtlinie möglich ist (vgl. Auslegungsleitfaden Art. 6 Absatz 4 FFH-Richtlinie der EU-Kommission, Stand 2007).

3.2 Konzeptionelle Alternativen

Konzeptalternativen zum geplanten Straßenausbau wurden bereits auf der Ebene der Bundesverkehrswegeplanung ausgeschieden und sind vor dem Hintergrund der Tatsache, dass es sich überwiegend um ein Ausbauvorhaben handelt auch nicht zielführend.

Eine teilweise Verlagerung der Autoverkehre auf andere Verkehrsträger (Bus, Eisenbahn, Schiff) stellt aufgrund der Struktur des Gesamtplanungsraums und der Reisegeschwindigkeiten der anderen Verkehrsträger keine Alternative zum Ausbau der Bundesstraße dar. Der Zweck des Ausbaus würde damit nicht erreicht.

3.3 Null-Plus-Variante

Der im Rahmen des Realisierungskonzeptes untersuchte Ausbau der E 233 entspricht einer sogenannten Null-Plus-Variante, welche durch den Ausbau der bestehenden Trasse gekennzeichnet ist.

Im Rahmen der UVS wurde in 22 Abschnitten der einer Null-Plus-Variante entsprechende Ausbau vertiefend untersucht (einseitige nördliche Verbreiterung, symmetrische Verbreiterung, einseitige südliche Verbreiterung). In einigen Bereichen ist ein Ausbau v.a. aufgrund von zu engen Kurvenradien nicht realisierbar. In drei Bereichen (Schleper Kurve, Ortsumgehung Eltern und Löningen) wurden daher Neubauabschnitte geprüft.

Auch wenn sich im Verlauf der Planung in Teilbereichen andere Linienführungen als zielführender und / oder verträglicher (hinsichtlich Umweltbelange, Natura 2000-Gebietsschutz, Artenschutz) herausgestellt haben, war die Null-Plus-Variante dort, wo sie technisch realisierbar war, immer Bestandteil der Variantenvergleiche.

Die Einbeziehung einer Null-Variante in die Planungen bzw. die förmliche UVP ist nicht geboten. Sie kann auf Grund der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers als ausgeschlossen

gelten. Insbesondere wenn für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses streiten, stellt sich nicht mehr die Frage, ob auf das Vorhaben insgesamt verzichtet werden kann (sog. Nullvariante; BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05; Rn 142). Auch in der FFH-rechtlichen Alternativenprüfung ist sie grundsätzlich nicht näher zu berücksichtigen. Indirekt ist die Null-Variante als Vorbelastung und Vergleichssituation der Auswirkungsprognosen berücksichtigt.

4 Gesamtkonzept zum Schutz der Umwelt

Die nachfolgenden Ausführungen dienen insbesondere im Hinblick auf zulassungsbezogene Rechtfertigungserfordernisse z.B. in FFH-rechtlichen Ausnahmezusammenhängen dazu nachzuweisen, dass sich das Ergebnis im einzelnen Planfeststellungsabschnitt aus einem schrittweise sich konkretisierenden Planungs- und Entscheidungsprozess ergeben hat, der in allen seinen Phasen dem Grundsatz eines umfassenden Vermeidungsgebots nachgekommen ist. Insbesondere die möglichen Rechtsfolgen des Natura 2000-Gebietsschutzes (§ 34f BNatSchG) und des Artenschutzes (§ 44f BNatSchG), waren dafür verantwortlich, dass Beeinträchtigungen frühzeitig und so weit als möglich im umfassenden Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung vermieden und gemindert werden konnten. Sollten dennoch Beeinträchtigungen verbleiben, war dies trotz der durchgeführten Alternativenvergleiche vor dem Hintergrund der Gesamtabwägungsentscheidungen nicht zu vermeiden.

4.1 Prüfung der Umweltverträglichkeit

Da der Ausbau der E 233 Neubauabschnitte von mehr als 5 km beinhaltet und der weitere Ausbau auf einer Länge von mehr als 10 km erfolgt, ist das Vorhaben gemäß Anlage 1 Ziffer 14.5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) UVP-pflichtig.

Für den vierstreifigen Ausbau der E 233 ist demnach die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) auf der vorgelagerten Planungsebene (Linienfindung) wurde im November 2010 abgeschlossen und bildete die Grundlage für die weitere Variantenuntersuchung zur Entwurfsplanung.

Die Kriterien der Umweltverträglichkeit sind in die Bewertung der einzelnen Varianten eingeflossen. Diese umfassen die Ermittlung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, einschließlich ihrer Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern gem. § 2 Abs. 1 UVPG_{alt}.

Die Anforderungen des neuen UVPG werden künftig im Rahmen des Erläuterungsberichts mit UVP-Bericht nach § 16 UVPG berücksichtigt. Dieser liegt aktuell nur für Planungsabschnitt 1 vor.

4.1.1 Umweltverträglichkeitsstudie auf der vorgelagerten Planungsebene

Für den vierstreifigen Ausbau der E 233 war zur Linienfindung die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Inhalt und Umfang der vom Vorhabensträger nach § 6 UVPG_{alt} beizubringenden entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen eines Scoping-Termins am 20.05.2009 mit den fachkundigen Behörden, Sachverständigen und Dritten abgestimmt. Das Untersuchungsgebiet und die erforderlichen faunistischen Kartierungen wurden nach dem aktuellen Kenntnisstand festgelegt. In zwei weiteren Arbeitskreisterminen im Jahr 2009 wurden den fachkundigen Behörden die Ergebnisse der Raumanalyse einschließlich der faunistischen Erhebungen vorgestellt.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Ausbau bestehender Bundesstraßen handelt, wurden im Rahmen der UVS für 22 Abschnitte verschiedene Ausbauvarianten geprüft. In drei Bereichen ist ein Ausbau der Bestandstrasse v.a. aufgrund von zu engen Kurvenradien nicht realisierbar. In diesen Bereichen (Schleper Kurve, Ortsumgehung Eltern und Löningen) wurden daher Neubauabschnitte geprüft.

Ergänzend zur UVS wurden ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag und FFH-Verträglichkeitsstudien für die FFH-Gebiete „Ems“ (DE 2809-331) und „Untere Haseniederung“ (DE 3210-302) erstellt. Entscheidend für die Verfahrens- und Rechtssicherheit sind neben den Anforderungen des UVP-Gesetzes eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 und den artenschutzrechtlichen Vorgaben der EU, des Bundes (§ 44 BNatSchG) und der Länder. Die Ergebnisse der FFH- und artenschutzrechtlichen Prüfungen zur UVS wurden daher in die UVS eingearbeitet.

In Anlehnung an die RUVS „Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudie im Straßenbau, Ausgabe 2008“ wurde für die UVS eine gestufte Vorgehensweise gewählt. Im ersten Teil der UVS, der Raumanalyse, erfolgte für die einzubeziehenden Schutzgüter eine zunächst trassenunabhängige, aber vorhabensspezifische Ermittlung der schutzgutbezogenen Raumwiderstände. Der Raumwiderstand ergibt sich aus einer Verknüpfung des gesetzlichen und umweltfachlichen Gewichts der untersuchten Kriterien/Schutzgüter mit ihrer Empfindlichkeit gegenüber dem Straßen(aus)bauvorhaben. Als Endergebnis der Raumanalyse wurde eine schutzgutübergreifende Raumwiderstandskarte erstellt, in der besondere Konfliktschwerpunkte abgegrenzt und beschrieben sind.

Die im Rahmen der Raumanalyse ermittelten Raumwiderstände und Konfliktschwerpunkte lieferten die wesentlichen Grundlagen für die anschließende Variantenprüfung. Für den Variantenvergleich wurden aufgrund der Untergliederung des Vorhabens in Ausbau auf vorhandener Trasse und Neubauabschnitte zwei verschiedene Vorgehensweisen gewählt (vgl. Kap. 5.1).

Insgesamt wurde in der UVS eine unter den aktuellen umweltgesetzlichen Vorgaben optimale und im nachfolgenden Genehmigungsverfahren zulassungsfähige Linienführung entwickelt bzw. die Zulassungsfähigkeit eines Ausbaus auf vorhandener Trasse belegt.

4.1.2 Variantenuntersuchung zur Entwurfsplanung

Im Realisierungskonzept E 233 und in der UVS wurden auf vorgelagerter Planungsebene für den vierstreifigen Ausbau der E 233 grundsätzliche Trassenführungen untersucht und bewertet. Durch das mit der Straßenbaumaßnahme verfolgte Ziel des Ausbaus vorhandener Verkehrsinfrastruktur sind nur dort Varianten mit Neutrassierungen zu untersuchen, wo aus technischen, umweltseitigen oder raumordnerischen Aspekten die Beibehaltung des bisherigen Trassenkorridors nicht möglich oder nachteilig ist.

Unter dieser Prämisse wurden zur Entwurfsplanung die vertieft zu untersuchenden Varianten weiter konkretisiert. So wurden u.a. die Wahl der Ausbauseite sowie die Anordnung und Ausbildung der Knotenpunkte vertieft untersucht. Zum Teil wurden Untervarianten der im Rahmen der UVS geprüften Varianten entwickelt, in einigen Bereichen wurde auch eine neue Linienführung untersucht (z.B. weiter abgerückt von der Bestandstrasse).

Die Ergebnisse dieser Variantenvergleiche sind in den Erläuterungsberichten zum Feststellungsentwurf im Kapitel 3 Varianten und Variantenvergleich für den jeweiligen Planungsabschnitt dargestellt. Innerhalb der einzelnen Planungsabschnitte wurden die Variantenvergleiche in verschiedenen Vergleichsabschnitten (VGA) durchgeführt.

In den Variantenvergleichen zur Entwurfsplanung wurden ebenfalls die Schutzgüter des UVPG_{alt} (bzw. bei PA 1 die Schutzgüter des UVPG) berücksichtigt, wobei Umweltauswirkungen und Schutzgut Mensch separat behandelt wurden. Neben den Umweltauswirkungen und dem Schutzgut Mensch wurden weitere Kriterien (zumeist Verkehr/Straßenentwurf, Kosten, Land- und Forstwirtschaft und Sonstiges) bewertet und mit unterschiedlichem Gewicht in die Gesamtbewertung eingestellt. Teilweise wurden die Aspekte Artenschutz und Natura 2000 als Sonderaspekte ergänzend zur vorgenommenen Gesamtbewertung aufgeführt (PA 1, PA

2), ansonsten werden die arten- und gebietsschutzrechtlichen Belange im Bereich Umwelt berücksichtigt.

Die in den jeweiligen Planungsabschnitten bzw. innerhalb der Planungsabschnitte in den untersuchten Vergleichsabschnitten wurde jeweils die Variante gewählt, die im Ergebnis der Gesamtbewertung am vorteilhaftesten ist. Die Vorzugsvariante muss dabei nicht zwangsläufig diejenige sein, die aus Umweltsicht den ersten Rang belegt. Allerdings wurde ausgeschlossen, dass der Vorzugsvariante unüberwindbare Hindernisse entgegenstehen (insbesondere im Hinblick auf die Verträglichkeit mit den Natura 2000-Gebieten sowie den artenschutzrechtlichen Verbotsnormen).

4.2 Berücksichtigung von Umweltbelangen im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Im Rahmen der Entwurfsplanung wird die ausgewählte, im Grundsatz schon konfliktminimierte Trasse optimiert und für den Genehmigungsantrag aufbereitet.

Die Ergebnisse der Variantenauswahl auf vorgelagerter Planungsebene (UVS) sind durch die Entwurfsplanungen umweltseitig zu bestätigen. Insbesondere die zwischenzeitlich durch die Rechtsprechung und fachlich-methodische Fortentwicklungen präzisierten Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung und die Artenschutzbeiträge sind bezogen auf den rechtssicheren Bestand der Entscheidungen der vorgelagerten Planungsebene zu überprüfen.

Für jeden der sieben Planungsabschnitte werden die für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Unterlagen erstellt. Die auf den Entwurf ausgerichteten Fachbeiträge Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzbeitrag nach §§ 44 und 45 BNatSchG und FFH-Vor- bzw. Verträglichkeitsprüfung werden dabei zur fach- und sachgerechten Gewährleistung der Umweltbelange erstellt. Darüber hinaus sind lärm- und schadstofftechnische Untersuchungen durchgeführt worden.

Die abschließende Bewältigung unvermeidbarer verbleibender Konflikte und Beeinträchtigungen erfolgt im Rahmen der Genehmigungsplanung durch

- Minderungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen nach dem neuesten Stand der Wissenschaft und Technik sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, die die ökologi-

sche Funktionen bezogen auf die Beeinträchtigung von Lebensräumen europäisch geschützter Arten vorsorglich durchgängig sichern (CEF-Maßnahmen),

- Kompensationsmaßnahmen, insbesondere Maßnahmen zur Wiederherstellung der ökologischen Funktionsfähigkeit der artenschutzrelevanten Habitatfunktionen (FCS-Maßnahmen) und soweit erforderlich Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Gebietsnetzes Natura 2000 (FFH-Maßnahmen) sowie
- ggf. Maßnahmen zur Umweltüberwachung und zum funktionsbezogenen Monitoring (Risikomanagement) in der Bau- und Betriebsphase.

Mit den gestuften Umweltprüfungen wird zum einen ein hohes Maß an fachlich fundierter Projektoptimierung, zum anderen eine kontinuierliche, die Prozessphasen begleitende Qualitätssicherung gewährleistet. Die Anwendung vorsorgeorientierter Bewertungsmaßstäbe gewährleistet dabei eine langfristig tragfähige Projektkonzeption im Sinne einer Risiko minimierenden Strategie.

Für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ist zwischen den Belangen, die der Abwägung zugänglich sind, wie z.B. die Eingriffsregelung, die UVP, der nationale Gebiets- und Artenschutz oder die privaten Belange, sowie den abwägungsfesten Belangen des europäischen Gebiets- und Artenschutzes zu unterscheiden.

Dem jeweiligen Planfeststellungsabschnitt dürfen insbesondere aus der Bewältigung der durch das Gesamtvorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete (siehe Kap. 6) sowie der artenschutzrechtlichen Belange (siehe Kap. 7) keine unüberwindlichen rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen.

Im Zusammenhang mit den Ergebnissen zur Zulassung des Vorhabens ist dabei vor allem relevant, ob im Falle erheblich beeinträchtigter Gebiete oder Arten nachgewiesen werden kann, dass die wesentlichen zu prüfenden Alternativüberlegungen korrekt und dem Stand der Technik entsprechend sicher ausgeschieden wurden. Neben den Varianten zur Linienfindung sind ggf. darüber hinausgehende Varianten aus der Entwurfsplanung sowie Trassenoptimierungen zur Vermeidung oder Reduzierung von Beeinträchtigungen dokumentiert.

Grundsätzlich sind die weiteren Umweltbelange der planerischen Abwägung zugänglich und können somit i.d.R. kein unüberwindbares Planungshindernis darstellen. Die Dokumentation besonderer Konfliktschwerpunkte wie z.B. eine schwerwiegende Verlärmung von Siedlungsbereichen, der Verlust von stark gefährdeten/vom Aussterben bedrohten Arten oder gesetz-

lich geschützter Biotope nach § 30 Abs. 3 BNatSchG in größerem Umfang dient primär der
Transparenz und Nachvollziehbarkeit der gesamtplanerischen Entscheidung (siehe Kap. 8).

5 Linienfindung

Die Ergebnisse der vorgelagerten Planungsebene sind im Hinblick auf zulassungsrechtliche Risiken insbesondere unter den Aspekten zu betrachten,

- ob und wie die Ermittlung der Vorzugstrasse in der UVS die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes und des Artenschutzes im Hinblick auf die späteren Rechtsfolgen einer Abweichungs- bzw. Ausnahmeprüfung in ausreichendem Maße berücksichtigt hat;
- ob die Ermittlung der Vorzugstrasse aus Umweltsicht durch die Abwägungsentscheidung der Raumordnung und der Linienfindung bestätigt wurde;
- ob im Falle des Abweichens von der Vorzugstrasse der Umwelt dennoch eine spätere Abweichungs- bzw. Ausnahmeprüfung ausreichend abgesichert ist.

Die Entscheidung für die Vorzugsvariante ist aus naturschutzfachlicher Sicht nur dann gefährdet, wenn sich aus den Bestimmungen des Habitatschutzes oder des Artenschutzes Hindernisse ergeben, die im Rahmen der jeweiligen Ausnahmebestimmungen nicht zu bewältigen wären. Die geforderte Alternativenprüfung der §§ 34 und 45 BNatSchG muss auf die vorgelagerten Planungsentscheidungen zurückgreifen und den jeweiligen Entscheidungsweg bezogen auf die Natura 2000- und Artenschutzbelange nachvollziehen.

Bestandteil der Umweltprüfungen auf den verschiedenen Projektplanungsebenen ist eine jeweils dem Planungsmaßstab angemessene Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG,

- inwieweit das kohärente Netz Natura 2000 durch die Projektwirkungen möglicherweise beeinträchtigt wird,
- welche Projektbestandteile im Zuge einer Realisierung optimiert werden müssen und
- welche Maßnahmen im Zuge des Projektes ergriffen werden können, um die Kohärenz zu sichern und die Unversehrtheit der einzelnen Gebiete sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile zu gewährleisten.

Damit konnten bereits auf der vorgelagerten Planungsebene nach intensiven Vergleichen die Linien identifiziert werden, die keine oder jedenfalls die relativ geringsten Auswirkungen auf die europäischen Schutzgebiete hatten. Gleichzeitig wurden Optionen zur Schadensbegrenzung aufgezeigt, die im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen waren. Auf Grund der weitergehenden Konkretisierung des Straßenentwurfs wurden alle FFH-relevanten Entschei-

dungen, wie nachfolgend aufgezeigt, bezogen auf die Genehmigungstrasse geprüft, aktualisiert und in neuen Verträglichkeitsprüfungen bestätigt:

- Verträglichkeitsprüfungen zur UVS für die FFH-Gebiete „Ems“ und „Untere Haseniederung“, um vorsorglich die Kohärenz des Netzes sicherzustellen (s. Kap. 6.1).
- abschließende FFH-Verträglichkeitsprüfungen sowie FFH-Vorprüfungen in der Genehmigungsplanung zur Gewährleistung der Zulassungsvoraussetzungen. Ggf. Abweichungsprüfung bei einer nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigung (s. Kap. 6.2).

Der Schutz der seltenen und gefährdeten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowie der wild lebenden europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie erfolgt grundsätzlich auf allen Stufen der Planung im Sinne der Vermeidung von Konflikten. So wurde bereits zur UVS ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt und die Ergebnisse bei der Entscheidungsfindung auf der vorgelagerten Planungsebene berücksichtigt. Allerdings werden erst die Artenschutzbeiträge zur Genehmigungsplanung auf der fachlich notwendigen Konkretisierungsstufe verfasst (s. Kap. 7). Erst in diesem Planungsstadium hat das Vorhaben die Konkretetheit erreicht, um durch eine Konfliktanalyse und eine daraus resultierende verbindliche Maßnahmenkonzeption die Sicherung der Populationen in einem günstigen Erhaltungszustand zu gewährleisten. Im Falle artenschutzrechtlicher Verbote ist dann darzulegen, dass keine andere zumutbare Lösung zur Vermeidung eines Verstoßes gegen das Verbot vorhanden ist. Hierzu ist ggf. auch auf den Variantenvergleich der UVS zurückzugreifen.

Der erste Linienvorschlag geht auf das Realisierungskonzept E 233 aus dem Jahre 2003 zurück. Durch das mit der Straßenbaumaßnahme verfolgte Ziel des Ausbaus vorhandener Verkehrsinfrastruktur ist die Linien der E 233 durch die bestehende Trasse der E 233 (B 402/ B 213/ B 72) weitgehend vorgegeben.

5.1 Berücksichtigung der Ergebnisse der UVS bei der Entwicklung der Vorzugsvariante im Rahmen der Entwurfsplanung

Der Vergleich der Trassenvarianten anhand der zu erwartenden Umweltauswirkungen und die Ermittlung der Vorzugsvariante aus umweltfachlicher Sicht erfolgte im Rahmen der UVS unter Berücksichtigung der Ergebnisse der FFH- Verträglichkeitsstudien für die FFH-Gebiete „Ems“ und „Untere Haseniederung“ sowie des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zur UVS (vgl. Kap. 4.1.1).

Mit der gestuften Vorgehensweise im Rahmen der UVS-Planungsraumanalyse (vertiefende Raumanalyse, Optimierung der Linienführung innerhalb der Ausbauabschnitte, Ermittlung der günstigsten Linienführung im Bereich der Neubauabschnitte) konnte für den Ausbau der E 233 zwischen der A 31 AS Meppen und der A 1 AS Cloppenburg umweltseitig eine bereits erheblich optimierte Linien-/Ausbauplanung erarbeitet werden.

Ausbauvariantenvergleich der UVS

Ein Straßenausbau auf vorhandener Trasse bietet grundsätzlich drei zu prüfende, technisch machbare Varianten, welche unter der Prämisse einer Querschnittserweiterung der E 233 von derzeit 10,5 m auf 28 m unterschiedliche Umweltauswirkungen zur Folge haben. Zu unterscheiden ist zwischen einem symmetrischen Ausbau einerseits sowie einem asymmetrischen Ausbau rechts und einem asymmetrischen Ausbau links der bestehenden Trasse andererseits. Da die grundsätzliche Linienführung bei einem Straßenausbau durch die vorhandene Trasse vorgegeben ist, kommt der Variantenprüfung der UVS auf der vorgelagerten Planungsebene lediglich die Aufgabe der Bestimmung der unter Umweltgesichtspunkten günstigsten der o. g. drei Ausbauvarianten zu. Darüber hinaus wird im Rahmen des Variantenvergleichs geprüft, inwieweit sich für die einzelnen Ausbauvarianten gegebenenfalls Zulassungshemmnisse ergeben.

Die Ergebnisse wurden in tabellarischer Form, untergliedert in einen UVS-Teil, eine Einschätzung der FFH-Verträglichkeit sowie eine artenschutzfachliche Beurteilung, dokumentiert. Abschließend wurde für jeden Abschnitt die umweltfachliche Vorzugsvariante ermittelt, begründet und der vorliegenden Ausbauplanung gegenübergestellt.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Ausbauvariantenvergleiche der UVS in der Entwurfsplanung

Für die Hälfte der 22 untersuchten Abschnitte wurde eine von der zum damaligen Zeitpunkt verfolgten Linienplanung abweichende umweltfachliche Vorzugsvariante ermittelt. Eine aus Umweltsicht sowie unter dem Gesichtspunkt der Verfahrenssicherheit mit Nachdruck empfohlene Änderung der Linienplanung ergab sich dabei für drei Teilabschnitte: Abschnitt 5: Papenbusch (FFH-Verträglichkeit), Abschnitt 7: Bokeloh (Schutzgut Mensch) und Abschnitt 8: Dörgener Feld (Artenschutz).

In Abschnitt 5 (PA 1) wurde der vorgesehene südliche Ausbau in der UVS sowohl aus FFH- als auch aus Artenschutzsicht am ungünstigsten bewertet. Im Rahmen der Entwurfsplanung (vgl. Erläuterungsbericht) wurde diese Einschätzung mit den aktuellen Planungsständen

nochmals überprüft. Hier wurde festgestellt, dass der in der UVS präferierte symmetrische Ausbau einen deutlich größeren Eingriff durch größere (baubedingte) Verluste auch von FFH-Lebensraumtypen hervorrufen würde. Der Variantenvergleich der Entwurfsplanung zeigt, dass in diesem Bereich insbesondere aus Gründen des Gebietsschutzes mit der aktuellen Planung die verträglichste Trasse gewählt wurde.

Im Bereich zwischen Dürenkämpe und Bokeloh (Abschnitte 6 und 7 der UVS, PA 2) wurde im Rahmen der Entwurfsplanung eine Neubauvariante entwickelt. Die Prüfungen der Bestandstrasse ergaben erhebliche Defizite bezüglich der richtlinienkonformen Entwurfparameter und somit auch in der sicherheitstechnischen Beurteilung, so dass letztlich in PA 2 überwiegend ein Ausbau auf neuer Trasse notwendig wurde. Als Vorzugsvariante wurde in diesem Bereich diejenige ausgewählt, die im Ergebnis aller Untersuchungskriterien in der Gesamtbewertung des Variantenvergleiches zur Entwurfsplanung am günstigsten bewertet wurde. Ausschlaggebend waren hier v.a. die bautechnischen Kriterien. Die übrigen Bewertungen (auch Umweltbelange und Mensch) lagen bei dieser Variante im mittleren Bereich.

Der Empfehlung der UVS für den anschließenden Abschnitt 8 (PA 2) wurde bei der Variantenwahl im Zuge der Entwurfsplanung ebenfalls nicht gefolgt. Hier war die gewählte Verbreiterungsrichtung alternativlos aufgrund von Zwangspunkten. Da in PA 2 insgesamt keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst werden (vgl. Kap. 7.2.2), ergeben sich daraus keine Zulassungshindernisse.

Auch in anderen Abschnitten weicht die Empfehlung der UVS von der auf Grundlage des Variantenvergleichs zur Entwurfsplanung aktuell präferierten Trassenvariante ab. In diesen Abschnitten konstatierte die UVS für von der Empfehlung abweichende Varianten allerdings eine grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit (zur Berücksichtigung der Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes und des Artenschutzes siehe auch Kap. 6.1 und Kap. 7.1).

Neubauvariantenvergleich der UVS

Der Variantenvergleich für die drei im Zuge der UVS geprüften Neubauabschnitte (Schleper Kurve, Ortsumgehung Eltern und Löningen) erfolgte auf klassische Art und Weise durch eine Bilanzierung und anschließende Gegenüberstellung der Auswirkungen verschiedener Linienführungen auf die Schutzgüter nach UVPG_{alt} sowie FFH-Verträglichkeit und Artenschutz. Die verwendete Methodik des Variantenvergleichs orientiert sich an den Vorgaben der RUVS. Unmittelbare quantitative Auswirkungen des Vorhabens, z.B. durch Flächenverlust betroffene schutzgutspezifische Funktionen/Qualitäten, wurden für jedes in den Variantenvergleich

eingestellte Wertelement/ Kriterium zusammengestellt und in einer Vergleichstabelle gegenübergestellt. Die Bearbeitung erfolgte in der Regel GIS-basiert. Ergänzend wurden qualitative Auswirkungen, z.B. über reine Flächenverluste hinausgehende funktionale Beeinträchtigungen, verbal-argumentativ erarbeitet und miteinander verglichen um eine zunächst schutzgutinterne Vorteilsvariante ableiten zu können. Anschließend wurden die schutzgutbezogenen Ergebnisse unter Berücksichtigung der Belange von FFH-Verträglichkeit und Artenschutz in einem Gesamtvergleich gegenübergestellt.

Als Ergebnis wurde für jeden der drei Variantenvergleiche eine umweltfachliche Vorzugsvariante ausgewiesen.

Berücksichtigung der Ergebnisse der Neubauvariantenvergleiche der UVS in der Entwurfsplanung

Der Vergleich der im Rahmen der UVS zur Diskussion gestellten Varianten im Bereich der „**Schleper Kurve**“ (PA 2) ergab hinsichtlich aller aus Umweltsicht entscheidungsrelevanter Kriterien die Nordvariante als Vorzugsvariante (V 1). Sowohl vor dem Hintergrund der Anforderungen des UVPG_{alt} als auch unter Einbezug der Belange von Natura 2000 und Artenschutz zeigten sich z.T. sehr deutliche Vorteile für diese Variante. Allerdings kommt die UVS zu dem Schluss, dass bei beiden untersuchten Varianten aufgrund zu erwartender erheblicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Untere Haseniederung“ mit einem FFH-Ausnahmeverfahren im Sinne von § 34 Abs. 3 BNatSchG zu rechnen wäre.

Im Zuge der Entwurfsplanung zu PA 2 wurden für den Bereich Schleper Kurve geänderte Neubauvarianten geprüft. Die gewählte Variante belegt insbesondere bezüglich der FFH-Belange den ersten Rang, sie hält den größten Abstand zum NSG „Lahrer Moor“ ein und verursacht somit die geringsten verkehrsbedingten Stickstoffeinträge. Auch beim Schutzgut Mensch belegt sie den ersten Rang, bei den weiteren Umweltbelangen einen Platz im Mittelfeld. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ hat gezeigt, dass die Trasse soweit optimiert werden konnte, dass bei Umsetzung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht von erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes auszugehen ist (vgl. Kap. 6.2.3).

Einen Sonderfall bezüglich des Variantenvergleichs im Rahmen der UVS stellt die geplante **Ortsumgehung Eltern** dar. Zu der angestrebten Linienführung gab es keine technisch, verkehrlich und umweltfachlich zumutbaren Alternativen. Alle denkbaren Trassierungsalternativen konnten im Vorfeld ausgeschlossen werden, sodass für den Neubauabschnitt Eltern

lediglich eine Auswirkungsprognose mit der Prüftiefe eines Variantenvergleichs erfolgt ist. Allerdings empfiehlt die UVS eine Prüfung von kleinräumigen Untervarianten zur Schonung eines wertvollen Biotopkomplexes, der von der Trasse zentral durchfahren wird.

Unter anderem zur Schonung des Biotopkomplexes Eckelpohl wurden im Rahmen der Entwurfsplanung 3 Trassenvarianten und 2 Trassenalternativen geprüft. Im Ergebnis wurde eine Variante gewählt (V 2), die an dem Biotopkomplex in einem Abstand von ca. 30 m vorbei geführt wird. Dem Optimierungsvorschlag der UVS wurde demnach entsprochen.

Im **Neubauabschnitt Löningen** zeigten sich im Rahmen der UVS verhältnismäßig geringe Unterschiede zwischen den drei Trassenvarianten. Entscheidungsrelevante Schutzgüter waren hier das Schutzgut Mensch sowie das Schutzgut Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt. In der schutzgutübergreifenden Gesamtbetrachtung im Sinne der Anforderungen des UVPG_{alt} stellten sich letztlich die Varianten P 3 und V 2 als gleichwertige Vorteilsvarianten heraus. Variante V 1 fällt gegenüber den beiden anderen Varianten leicht ab. Hinsichtlich der Betroffenheit der separat in die Gesamtabwägung einzustellenden artenschutzrechtlichen Belange zeigen sich z. T. deutliche Unterschiede zwischen den Varianten. Im Ergebnis erwies sich Variante V 2 diesbezüglich als günstigste Variante.

Allerdings weist Variante V 2 gegenüber den Nordvarianten P 3 und V 1 hinsichtlich städtebaulicher, ökonomischer und verkehrlicher Aspekte deutliche Nachteile auf. Die UVS empfiehlt daher, die Variante V 2 zu verwerfen und unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit die aus Umweltsicht gleichwertige Nordvariante P 3 weiter zu verfolgen.

Der Neubauabschnitt Löningen war Gegenstand einer Linienabstimmung, auf die in Kapitel 5.2 weiter eingegangen wird.

5.2 Linienabstimmung

Im Bereich Löningen (PA 4) ist ein Neubauabschnitt geplant, für den auf der Planungsbesprechung des BMVBS und der NLStBV am 30.08.2011 eine Linienabstimmung in Anlehnung an § 16 (1) FStrG vereinbart wurde. Eine förmliche Bestimmung der Linienführung ist gemäß § 16 FStrG bei der vorliegenden Maßnahme nicht erforderlich.

In den Unterlagen zur Linienabstimmung aus dem Jahr 2012 wurden die drei bereits im Rahmen der UVS bewerteten Varianten (V 1, V 2, P 3) dokumentiert, wobei neben Umwelt-

belangen, die aus der UVS übernommen wurden, auch raumstrukturelle Wirkungen, verkehrliche Belange, Land- und Forstwirtschaft und Wirtschaftlichkeit bewertet wurden.

Als Ergebnis zeigte die gesamtplanerische Betrachtung insgesamt deutliche Nachteile der Ausbauvariante V 2 gegenüber den Nordvarianten P 3 und V 1. Entscheidungserheblich sind hierbei insbesondere die Belange Städtebau, Verkehr und Wirtschaftlichkeit. Da Variante V 1 im Vergleich zu Variante P 3 umweltfachliche und städtebauliche Nachteile aufweist, wird in Übereinstimmung mit der UVS empfohlen, in der Gesamtabwägung im Rahmen der weiteren Genehmigungsplanung die Nordvariante P 3 weiter zu verfolgen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden zudem jeweils zwei Untervarianten von V 1 und P 3 geprüft. Variante P 3.1 wird als Ergebnis der Gesamtbewertung als Vorzugsvariante ausgewiesen. Bzgl. des Artenschutzes löst P 3.2 die schwerwiegendsten Verbotstatbestände aus, die drei anderen Varianten sind als gleichwirkend anzusehen. Bei allen Varianten wird ein artenschutzrechtliches Ausnahmeerfordernis für den Großen Brachvogel und den Kiebitz konstatiert, das durch den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bestätigt wurde (vgl. Kap. 7.2.4).

Das BMVBS hat mit Schreiben zur Linienabstimmung in Anlehnung an § 16 (1) FStrG vom 08.10.2012 zugestimmt, die Variante P 3.1 der weiteren Planung zugrunde zu legen. Nach Prüfung des schutzgutübergreifenden Variantenvergleichs, der FFH-Verträglichkeit und der artenschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen sowie der weiteren Belange (Land- und Forstwirtschaft, Städtebau, Wirtschaftlichkeit) wurde die Variante P 3.1 als Vorzugsvariante bestätigt. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gem. § 45 Abs.7 BNatSchG für die betroffenen Brutreviere europäischer Vogelarten Großer Brachvogel und Kiebitz wurden als nachvollziehbar dargelegt bezeichnet.

Aufgrund der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und der artenschutzrechtlichen Anforderungen sind für die weitere Planung folgende Maßgaben zu beachten:

- Die artenschutzrechtlichen Anforderungen sowie die Anforderungen an die landschaftspflegerische Begleitplanung sind im Laufe der weiteren Planung besonders sorgfältig zu beachten, um Planungssicherheit zu erlangen.
- Im Zusammenhang mit der Erstellung der RE-Entwurfsunterlagen ist die Festlegung von landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepten aus naturschutzrechtlichen Gründen

(FFH-Verträglichkeit, Betroffenheit von Vogelschutzgebieten, Vereinbarkeit mit dem Artenschutzrecht und Berücksichtigung der Vorgaben der Eingriffsregelung) frühzeitig Projekt begleitend abzustimmen.

5.3 Zusammenfassende Beurteilung der Berücksichtigung zulassungsrechtlicher Risiken auf der vorgelagerten Planungsebene

Insgesamt ist für die einzelnen Planungsabschnitte festzustellen, dass bei der Ermittlung der Vorzugstrasse in der UVS die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes und des Artenschutzes im Hinblick auf die späteren Rechtsfolgen einer Abweichungs- bzw. Ausnahmeprüfung in ausreichendem Maße berücksichtigt wurden.

Auch in den Bereichen, wo die Vorzugstrasse von der aus Umweltsicht zu präferierenden Trasse abweicht, können erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000 Gebieten oder das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zumeist vermieden werden. In den Planungsabschnitten, in denen dies nicht der Fall ist (vgl. Kap. 6.2.2 und 7.2), können die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. § 34 Abs. 3 BNatSchG hinsichtlich der Prüfung zumutbarer Alternativen begründet werden.

Für den Bereich Lönigen (PA 4) wurde die in der Entwurfsplanung optimierte Vorzugstrasse durch eine Linienabstimmung bestätigt.

6 Schutz des europäischen Netzes Natura 2000

Um die Verträglichkeit des Ausbaus der E 233 mit der Kohärenz des Netzes Natura 2000 sowie den Erhaltungszielen der FFH- und Vogelschutzgebiete sicherzustellen, wurde ein gestufter, aufeinander aufbauender Prozess der Vermeidung und Schadensbegrenzung von Beeinträchtigungen durchgeführt.

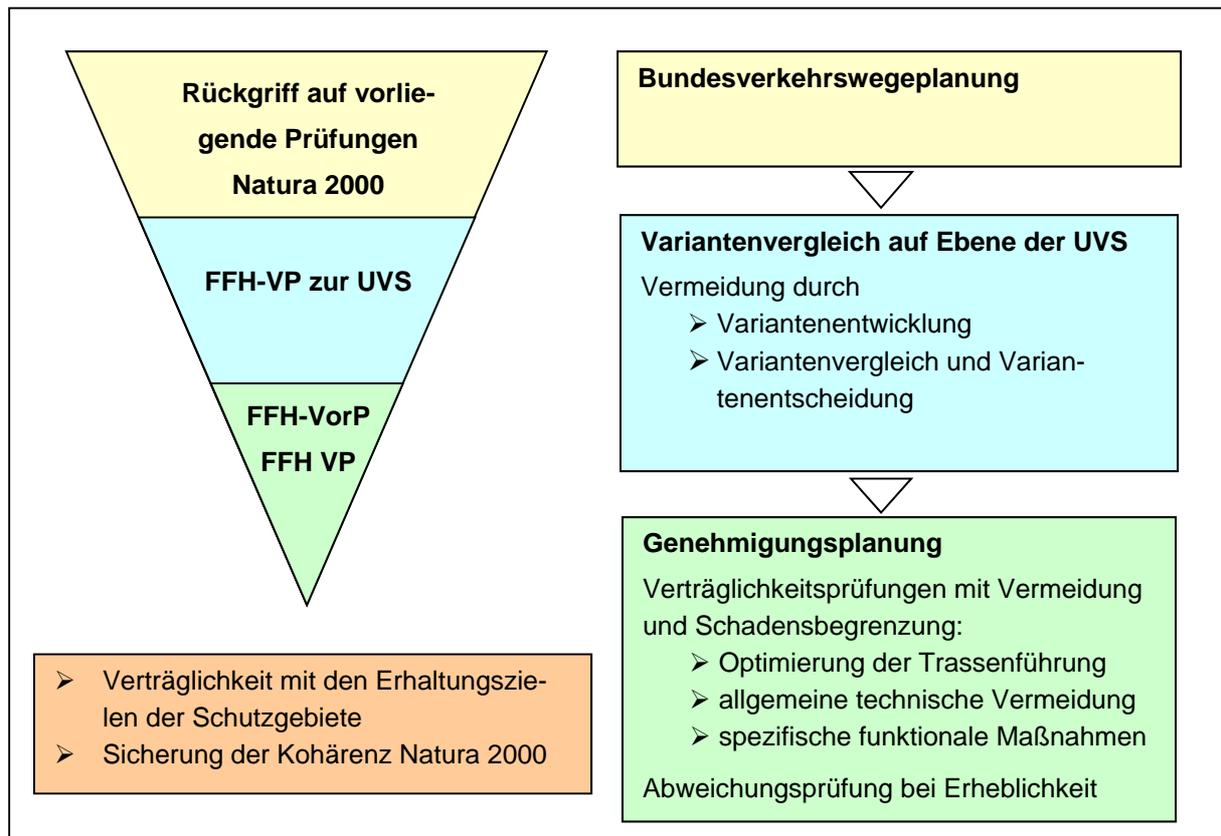


Abb. 6-1 Prozess der Verträglichkeitsprüfungen und Kohärenzsicherung Natura 2000

Bundesverkehrswegeplanung

Da der Bundesverkehrswegeplan 2030 aktueller ist als die FFH-Verträglichkeitsprüfungen bzw. Vorprüfungen der Abschnitte PA 1 bis PA 4, wurden im Bundesverkehrswegeplan die Ergebnisse der Untersuchungen bereits zugrunde gelegt.

Im Projektdossier (www.bvwp-projekte.de/strasse/B213-G10-NI/B213-G10-NI.html#) wird im Teil Umweltbelange die erhebliche Beeinträchtigung von einem FFH-Gebiet vermerkt (PA 1). Für PA 2, 3 und 4 wird ebenfalls auf die Ergebnisse der FFH-Vor- und Verträglichkeitsprüfungen hingewiesen.

Trotz der konstatierten hohen Umweltbetroffenheit (Modul B) des Gesamtprojektes wurde es in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Berücksichtigung von FFH-Belangen im Rahmen der UVS

Im Zuge Umweltverträglichkeitsprüfung kam den möglichen Beeinträchtigungen von FFH- oder Vogelschutzgebieten beim Variantenvergleich ein entscheidendes Gewicht zu.

Für die FFH-Gebiete „Ems“ (DE 2809-331) und „Untere Haseniederung“ (DE 3210-302) wurden in diesem Zusammenhang FFH-Verträglichkeitsstudien zur UVS erstellt.

Weiterhin wurden FFH-Belange über alle Abschnitte im Rahmen der UVS in der Gesamtabwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt.

Berücksichtigung von FFH-Belangen im Rahmen der Genehmigungsplanung

Im Rahmen der Genehmigungsplanung der E 233 wurden für die FFH-Gebiete „Ems“ und „Untere Haseniederung“ sowie für das Vogelschutzgebiet „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“ FFH-Verträglichkeitsprüfungen bzw. FFH-Vorprüfungen erforderlich.

Für die Verträglichkeitsprüfungen waren im Vergleich zu den Untersuchungen auf vorgelagerter Planungsebene (UVS) veränderte Rahmenbedingungen zu beachten. Die bedeutendsten Änderungen bestanden darin, dass

- die Trassenplanung eine exaktere Prognose der Auswirkungen auf die Erhaltungsziele erlaubte,
- neue wissenschaftliche Erkenntnisse v.a. im Hinblick auf die Problematik der Stickstoff-Einträge („critical loads“) vorlagen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfungen sowie die FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ orientieren sich an den methodischen Vorgaben des FFH-Leitfadens des BMVBS und berücksichtigen die jeweils aktuelle Rechtsprechung. Entsprechend wurden Untersuchungsräume abgegrenzt, Wirkungsprognosen durchgeführt und die Erheblichkeit von möglichen Beeinträchtigungen ermittelt.

6.1 Sicherung von Natura 2000 im Rahmen der UVS

FFH-Gebiet „Ems“

Die FFH-Verträglichkeitsstudie zur UVS stellt fest, dass die Projektwirkungen des Ausbaus der E 233 unter Berücksichtigung der aufgeführten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung überwiegend keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 2809-331 „Ems“ verursachen.

Allerdings werden voraussichtlich betriebsbedingte Nährstoffeinträge (Stickstoffdeposition) die Erhaltungsziele vorkommender LRT erheblich beeinträchtigen. Hier wird auf im weiteren Planungsverlauf zu erstellende Gutachten verwiesen (vgl. Kap. 6.2.1).

Bezüglich der möglichen erheblichen Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge wird eine Unzulässigkeit des Projektes nach § 34 Abs. 2 BNatSchG angenommen. Nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG kann das Projekt trotzdem zugelassen werden, wenn keine zumutbare Alternative zum Ausbau vorhanden ist, die mit geringeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verbunden ist.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass unter Beachtung der räumlichen Gegebenheiten, der Vorbelastungen und der vorgesehenen Projektziele eine Alternativlösung zur Querung des Emstals nicht vorhanden ist.

In der UVS wird für den Bereich von der K 225 bis östlich Ems ein südseitiger Ausbau empfohlen. Hierbei war die FFH-Verträglichkeit der Varianten von übergeordneter Entscheidungsrelevanz. Die im Rahmen der Entwurfsplanung gewählte Variante (im Vergleichsabschnitt 2B des Erläuterungsberichtes) ist die aus FFH-Sicht günstigste, da sie die geringste direkte Flächeninanspruchnahme von FFH-Lebensraumtyp erfordert (Schonung des Magerrasenkomplexes nördlich der B 402) (vgl. Kap. 6.2.2).

Im weiteren Trassenverlauf bis zum Bauende des PA 1 empfiehlt die UVS einen symmetrischen Ausbau, durch den geringere Flächeninanspruchnahmen von FFH-LRT hervorgerufen würden. Im Rahmen der Vorplanung wurde eine beidseitige Verbreiterung der Trasse im Bereich des FFH-Gebietes „Ems“ untersucht. Da insbesondere im Bereich des Borkener Berges, aber auch auf dem gesamten Streckenabschnitt innerhalb des FFH-Gebietes bei einem beidseitigen Ausbau die vollständige Schonung einer Böschungsseite nicht möglich ist und zahlreiche bauseitige Provisorien erforderlich sind, wurde eine beidseitige

Verbreitung für den PA 1 ausgeschlossen. Der Vergleich der verbleibenden Varianten im Rahmen des Erläuterungsberichtes zur Planfeststellung kommt zu dem Schluss, dass in Bezug auf Natura-2000-Belange eine südliche Verbreiterung innerhalb des FFH-Gebietes „Ems“ (Vergleichsabschnitte 2B und 3A) alternativlos ist.

FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“

Für das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ wurde ebenfalls eine FFH-Verträglichkeitsstudie zu UVS erstellt. Zusammenfassend wird dort festgestellt, dass die Projektwirkungen des Ausbaus der E 233 unter Berücksichtigung der aufgeführten Maßnahmen zur Schadensbegrenzung überwiegend keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes DE 3210-302 „Untere Haseniederung“ zur Folge haben. Durch betriebsbedingte Nährstoffeinträge (Stickstoffdeposition) wird allerdings eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele der Lebensraumtypen 9190, 91E0 und 91D0 prognostiziert.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass die Bedeutung des FFH-Gebietes für das europäische Schutzgebietsnetz NATURA 2000 eingeschränkt wird und die Verträglichkeit des Projektes mit den Maßgaben der FFH-Richtlinie dahingehend nicht gegeben ist. Daher ist zu prüfen, ob eine zumutbare Alternative zum Ausbau vorhanden ist, die mit geringeren Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verbunden ist.

Für den Bereich der **Schleper Kurve** wurde im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie zu UVS eine Variantenanalyse durchgeführt. Großräumig gesehen ist eine Querung des FFH-Gebietes zur Umsetzung der Ziele des Projektes im Bereich von Schleper notwendig. Eine Querungsstelle, an der die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes nicht erheblich beeinträchtigt werden, wurde als nicht umsetzbar angesehen, da die Lage der Siedlungsflächen sowie das Vorhandensein eines militärischen Sperrgebietes Zwangspunkte vorgeben, die eine Querung des Gebietes nur an den beiden untersuchten Stellen oder an der bisherigen Stelle zulassen. Für die weiteren Planungsschritte wurde daher die Erforderlichkeit einer FFH-Abweichungsprüfung konstatiert.

Die Aussagen der FFH-Verträglichkeitsstudie zur UVS im Bereich der Schleper Kurve sowie die darauf aufbauend in die UVS für den gleichnamigen Neubauabschnitt übernommenen Bewertungen beziehen sich allerdings nicht auf den aktuellen Trassenverlauf.

Zum damaligen Planungsstadium lagen noch keine technischen Planungen und Datengrundlagen zur Bewertung der Nährstoffeinträge vor. Es wurde erwartet, dass durch betriebsbe-

dingt zu erwartende Nährstoffeinträge (Stickstoffdeposition) die Erheblichkeitsschwelle für vorhandene Lebensraumtypen (insb. 9190 und 91D0*) überschritten werden könnte.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurden für den Bereich der Querung des FFH-Gebietes bei Schleper die Alternativenprüfung verfeinert und insgesamt acht Trassenvarianten näher untersucht, da hiervon 6 Varianten FFH-verträglich sind und zwei Varianten durch Maßnahmen FFH-verträglich werden. Die Varianten wurden im Wesentlichen bezüglich der direkten Flächenverluste von FFH-LRT und der stofflichen Einwirkungen in LRT (Critical Loads) bewertet. Daraus leitete sich für das FFH-Gebiet eine neue Vorzugsvariante ab, von der der prioritäre LRT (91D0* Moorwälder) nicht erheblich betroffen ist. Die neue Variante stellt insgesamt die günstigste Linienführung aus FFH-Sicht dar, da sie den größten Abstand zum NSG „Lahrer Moor“ einhält (vgl. Kap. 6.2.3).

Im Bereich „**Altes Spick**“ verläuft die Trasse der E 233 parallel zum südlich liegenden FFH-Gebiet. Hier werden für alle drei Ausbauvarianten betriebsbedingte, ggf. erhebliche Nähr- und Schadstoffeinträge in LRT 9190 konstatiert. In der FFH-Verträglichkeitsstudie zur UVS sowie darauf aufbauend in der UVS wird eine asymmetrische Ausbauvariante auf der Nordseite bevorzugt, um die betriebsbedingten Auswirkungen so weit wie möglich zu minimieren. Eine südliche Verbreiterung, die am weitesten an das Gebiet heran rückt, erhält die ungünstigste Bewertung. Da die südliche Verbreiterung im Bereich der Ausbaustrecke Bokeloh – Dörgenerfeld im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung als alternativlos aufgrund von Zwangspunkten beschrieben wird, kann der Empfehlung der UVS nicht entsprochen werden. Allerdings beschreibt die UVS den gewählten asymmetrischen Ausbau auf der Südseite als grundsätzlich genehmigungsfähig.

Für den Abschnitt **Holthausen-Dürrenberg** empfiehlt die FFH-Verträglichkeitsstudie zur UVS die Wahl einer symmetrischen oder eine nördlichen Ausbauvariante. Im Zuge der Entwurfsplanung wurden für den Bereich einer Neubauvariante (Teil Schleper Kurve) gewählt, die weiter abgerückt vom FFH-Gebiet verläuft und somit aus FFH-Sicht günstiger zu bewerten ist als die im Rahmen der UVS geprüften Ausbauvarianten.

Der Neubauabschnitt der **Ortsumgehung Eltern** zweigt nach Norden von der vorhandenen Straße ab und kann daher für Entlastungen innerhalb des FFH-Gebietes bezüglich der Schadstofffrachten sorgen.

6.2 Verträglichkeit des Vorhabens mit Natura 2000

In den Planungsabschnitten 1 und 2 sind im Zuge der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitete FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt worden. FFH-Vorprüfungen wurden in PA 3 und PA 4 erstellt. In den Planungsabschnitten 5, 6 und 8 sind keine Natura 2000-Gebiete betroffen.

Für folgende Natura 2000-Gebiete wurde die Verträglichkeit mit dem Vorhaben im Rahmen der Entwurfsplanung abschließend untersucht:

- PA 1: FFH-Gebiet „Ems“
- PA 2: FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“
- PA 3: FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“
- PA 4: Vogelschutzgebiet „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“

6.2.1 PA 1: Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Ems“

Das FFH-Gebiet „Ems“ (DE 2809-331) erstreckt sich auf einer Nord-Süd-Achse entlang des Flusslaufes der Ems. Ein Großteil des FFH-Gebietes umfasst Teile der Flussaue. Mit einer Flächengröße von etwa 8.130 ha zählt das Gebiet zu den zehn größten FFH-Gebieten Niedersachsens.

Die Bestandstrasse der B 402 verläuft auf einer Länge von ca. 4,2 km durch das FFH Gebiet und quert die Ems an zwei Stellen. Das untersuchte Vorhaben stellt einen bestandsorientierten Ausbau der bestehenden Trasse dar.

Für die im detailliert untersuchten Bereich vorkommenden Lebensraumtypen (91E0*, 2310, 2330, 3260, 6430, 9110, 9160, 9190, 91F0) und Arten (Biber, Fischotter, Bachneunauge, Bitterling, Flussneunauge, Groppe, Rapfen, Schlammpeitzger, Steinbeißer, Hirschkäfer, Bachmuschel, Froschkraut) fand eine Prüfung der voraussichtlichen Betroffenheit statt. Dabei konnten Beeinträchtigungen innerhalb des detailliert untersuchten Bereichs für den LRT 2310 (Lage außerhalb der maximalen Wirkreichweite) und die Anhang II-Pflanzenart Froschkraut (kein Nachweis im detailliert untersuchten Bereich) ausgeschlossen werden.

Für die Lebensraumtypen und Arten, bei denen Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden konnten, wurde geprüft, ob eine negative Veränderung ihres Erhaltungszustandes zu prognostizieren und damit eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des europäischen Gebietsschutzes gegeben ist.

Bei den in Tab. 6-1 dargestellten Lebensraumtypen wurden Beeinträchtigungen prognostiziert, wobei bei den betriebsbedingten Beeinträchtigungen (graduellen Funktionsverluste aufgrund von Stickstoffeinträgen) die real betroffene Fläche sowie der nach LOHMEYER 2017 errechnete Funktionsverlust dargestellt wird.

Tab. 6-1: Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet „Ems“

LRT	bau-/anlagebedingter Verlust	betriebsbedingte Beeinträchtigung	Beeinträchtigung gesamt, Anteil am Gesamtbestand	Erheblichkeit der Beeinträchtigung
2330	1.089 m ²	beeinträchtigte Fläche: 17.316 m ² Funktionsverlust: 8.862 m ²	9.951 m ² (entspricht 1,00 %)	erheblich
6430	758 m ²	beeinträchtigte Fläche: 7 m ² Funktionsverlust: 14 m ²	772 m ² (entspricht 0,08 %)	erheblich
9110	2.137 m ²	beeinträchtigte Fläche: 35.060 m ² Funktionsverlust: 17.630 m ²	19.767 m ² (entspricht 1,98 %)	erheblich
9160	-	beeinträchtigte Fläche: 4.575 m ² Funktionsverlust: 3.481 m ²	3.481 m ² (entspricht 0,95 %)	erheblich
9190	6.332 m ²	beeinträchtigte Fläche: 52.545 m ² Funktionsverlust: 47.199 m ²	53.531 m ² (entspricht 2,35 %)	erheblich
91E0*	286 m ²	beeinträchtigte Fläche: 4.034 m ² Funktionsverlust: 470 m ²	756 m ² (entspricht 0,09 %)	nicht erheblich
91F0	885 m ²	beeinträchtigte Fläche: 590 m ² Funktionsverlust: 300 m ²	1.185 m ² (entspricht 0,07 %)	erheblich

Die detaillierte Betrachtung der o.g. Tierarten ergab, dass erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit auszuschließen sind. Die betrachteten Arten erfahren durch das geplante Vorhaben maximal mittlere, zumeist geringe Beeinträchtigungen.

Die Beurteilung kumulativer Beeinträchtigungen kam zu dem Ergebnis, dass nach Prüfung möglicher zusammenwirkender Pläne und Projekte keine Beeinträchtigungen festzustellen sind, die über das Maß der beschriebenen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsstudie zum PA 1 hinausgehen.

Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung der LRT 2330 (Offenen Grasflächen mit Silbergras und Straußgras auf Binnendünen), 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren), 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), 9160 (Feuchter Eichen- und Hainbuchen-Mischwald), 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandböden) und 91F0 (Hartholzauewälder) werden Maßnahmen zur Schadensbegrenzung geprüft. Insbesondere bei den Wald-LRT 9110, 9160 und 9190 sind die Beeinträchtigungen überwiegend durch Nährstoffemissionen des Straßenverkehrs be-

dingt. Die geprüften schadensbegrenzenden Maßnahmen sind entweder nicht zielführend (z.B. Immissionsschutzwände/-pflanzungen) oder es stehen angrenzend an die betroffenen LRT nicht in ausreichendem Maße geeignete Flächen (Ackerflächen) für eine Änderung der Nutzungsart zur Verfügung. Daher lassen sich die erheblichen Beeinträchtigungen auch mit Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht unter die Erheblichkeitsschwelle senken.

Das Vorhaben kann demnach zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 2809-331 „Ems“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen gem. § 34 Abs. 2 BNatSchG führen. Aus diesem Grund ergibt sich gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG die Notwendigkeit der Durchführung einer FFH-Abweichungsprüfung.

6.2.2 PA 1: FFH-Abweichungsprüfung für das FFH-Gebiet „Ems“

Das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung für PA 1 hat erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen konstatiert. Das Vorhaben erweist sich daher als unverträglich und ist unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG, Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Es darf nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 BNatSchG, Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Das öffentliche Interesse zur Umsetzung des Vorhabens konnte im Rahmen der Abweichungsprüfung nachgewiesen werden (vgl. auch Kap. 3.1).

Bei der Prüfung zumutbarer Alternativen wurden sechs Standortalternativen (Neubauvarianten), eine alternative Ausbaurichtung und technische Alternativen geprüft.

Hinsichtlich der Ausbaurichtung wurde mit der südlichen Führung die FFH-verträglichste der untersuchten Varianten gewählt. Wesentlich waren in diesem Zusammenhang potenzielle Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Ems“ im Bereich Borkener Berg.

Da es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau einer bestehenden Straße handelt, umfassen die räumlichen Alternativen vollständige Neutrassierungen, die das FFH-Gebiet „Ems“ auf vergleichsweise kürzerer Strecke als das geplante Ausbaivorhaben queren. Standort-

ternativen, mit denen die Ziele des Vorhabens erreicht werden können und die das FFH-Gebiet gar nicht beeinträchtigen, konnten auf Grund der Ausdehnung des FFH-Gebietes nicht ermittelt werden.

Insgesamt führen alle untersuchten Standortalternativen zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“. Eine vollständige Vermeidung jeglicher Beeinträchtigungen ist bei keiner der Alternativen möglich. Im Vergleich zum Ausbau auf vorhandener Trasse bestehen bei den Standortalternativen teilweise deutliche Unterschiede hinsichtlich der Qualität und der Quantität der Beeinträchtigungen.

Mit Ausnahme von Variante S 2 sind die untersuchten Standortalternativen im Hinblick auf die Belange von Natura 2000 günstiger als der Ausbau auf vorhandener Trasse. Insgesamt wurden daher folgende Standortalternativen sowie technische Alternativen, die geringere Beeinträchtigungen hervorrufen würden, auf ihre Zumutbarkeit überprüft:

- Standortalternative S 1 mit den Untervarianten S 1.1 und S 1.2
- Standortalternative S 2.1
- Standortalternative S 3
- technische Alternativen Bohrtunnel, Einhausung und Errichtung von Immissionsschutzwänden

Varianten S 1, S 1.1, S 1.2

Varianten S 1, S 1.1 und S 1.2 verursachen im Vergleich zum Ausbauvorhaben erhebliche Mehrkosten (Baukosten, Grunderwerb). Sie verursachen stärkere Lärmbetroffenheiten, beanspruchen in vergleichsweise hohem Maße landwirtschaftliche Nutzfläche und greifen in hohem Maße in die bestehende Raumstruktur ein. Sie verursachen stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch eine höhere Flächeninanspruchnahme und Versiegelung. Bei den Varianten S 1.1 und S 1.2 kommt es zudem zu einer höheren Inanspruchnahme von Wald. Im Hinblick auf artenschutzrechtliche Konflikte sind beide Varianten mit dem Ausbauvorhaben mindestens vergleichbar. Hinsichtlich der verkehrlichen, entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung weist die Variante S 1.2 deutliche Nachteile gegenüber dem Ausbau auf bestehender Trasse auf.

Die Varianten stellen sich unter Berücksichtigung der zu erwartenden Mehrkosten und der Auswirkungen auf sonstige Gemeinwohlbelange als unzumutbare bzw. unter Berücksichtigung ihres Verlaufs durch militärisches Sperrgebiet der Wehrtechnischen Dienststelle (S 1, S

1.1) als unmögliche Alternativen dar. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die mit den Varianten verbundene Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Ems“ zwar insgesamt geringer sind als die Auswirkungen des Ausbauvorhabens, aber dennoch auch erheblich im Sinne des Gebietsschutzes (erhebliche Beeinträchtigung des LRT 91F0).

Variante S 2.1

Variante S 2.1 verursacht ebenfalls im Hinblick auf Baukosten und Grunderwerb erhebliche Mehrkosten als das geplante Ausbauvorhaben. Sie verursacht stärkere Lärmbetroffenheiten, beansprucht in vergleichsweise hohem Maße landwirtschaftliche Nutzfläche und greift in hohem Maße in die bestehende Raumstruktur ein. Sie hat stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch eine höhere Flächeninanspruchnahme und Versiegelung. Im Hinblick auf artenschutzrechtliche Konflikte hat sie schwerwiegendere Auswirkungen.

Die Variante stellt sich unter Berücksichtigung der zu erwartenden Mehrkosten und der Auswirkungen auf sonstige Gemeinwohlbelange als unzumutbare Alternative dar. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die mit der Variante S 2.1 verbundenen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Ems“ zwar insgesamt geringer sind als die Auswirkungen des Ausbauvorhabens, aber dennoch auch erheblich im Sinne des Gebietsschutzes (erhebliche Beeinträchtigungen der LRT 9110, 9160, 9190 und 91F0).

Variante S 3

Auch Variante S 3 verursacht im Hinblick auf Baukosten und Grunderwerb erhebliche Mehrkosten. Sie verursacht stärkere Lärmbetroffenheiten, beansprucht in vergleichsweise hohem Maße landwirtschaftliche Nutzfläche und greift im Gegensatz zum Ausbauvorhaben in hohem Maße in die bestehende Raumstruktur ein. Sie verursacht stärkere Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch eine höhere Inanspruchnahme von Wald. Im Hinblick auf artenschutzrechtliche Konflikte ist sie ungünstiger als das Ausbauvorhaben. Sie beeinträchtigt sensible Nutzungen und ein für die Meppener Stadtbevölkerung wichtiges Naherholungsgebiet.

Die Variante S 3 stellt sich unter Berücksichtigung der zu erwartenden Mehrkosten und der Auswirkungen auf sonstige Gemeinwohlbelange als unzumutbare Alternative dar. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die mit der Variante S 3 verbundenen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Ems“ zwar insgesamt geringer sind als die Auswirkungen des Ausbauvorhabens, aber dennoch auch erheblich im Sinne des Gebietsschutzes (erhebliche Beeinträchtigung des LRT 9190).

Technische Alternativen

Eine Umsetzung als Bohrtunnel, durch den eine Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes vollständig vermeiden werden könnte, ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden, die in keinem vernünftigen Verhältnis zum erzielbaren Gewinn für Natur und Landschaft stehen und den Rahmen der Zumutbarkeit überschreiten.

Auch eine Einhausung des geplanten Ausbauvorhabens oder die Errichtung von Immissionsschutzwänden verursachen sehr hohe zusätzliche Bau- und Betriebskosten. Aufgrund der negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild im gesamten Raum und der erreichbaren vergleichsweise geringen Vorteile für die Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Ems“ (Reduzierung betriebsbedingter Stickstoffeinträge, keine vollständige Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen) sind diese Alternativen nicht zumutbar.

Im Ergebnis des Alternativenvergleichs verbleibt somit als einzige zumutbare Alternative der Ausbau der E 233 im Bereich der bestehenden Trasse.

Die Ziele des Vorhabens können unter Berücksichtigung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur mit dem geplanten Vorhaben erreicht werden. Zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, sind nicht gegeben.

Weiterhin ist eine Umsetzung von Kohärenzmaßnahmen vorgesehen. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind entsprechend dem Auslegungsleitfaden der EU-Kommission (2007) vorrangig auf Flächen im räumlichen Verbund mit bestehenden Natura 2000-Gebieten in Erwägung zu ziehen. Sie sind auf die betroffenen Funktionen abzustellen und müssen über die ohnehin nach Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL erforderlichen Maßnahmen hinausgehen. Bei den geplanten Maßnahmen zur Kohärenzsicherung handelt es sich um Wiederherstellungs- und Verbesserungsmaßnahmen. Diese werden innerhalb des FFH-Gebietes „Ems“ (DE 2809-331) im Borkener Paradies und im Waldbereich Papenbusch umgesetzt. Bei den Maßnahmen handelt es sich um

- Komplexmaßnahme Borkener Paradies: Herstellung eines Mosaiks aus trocken/mageren und feuchten, z.T. eutrophen Lebensräumen sowie die Verbesserung bestehender Graben- und Uferstaudenstrukturen,
- Komplexmaßnahme Papenbusch: Ökologische Waldaufwertung.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“ in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen (Lebensraumtypen 2330, 6430, 9110, 9160, 9190 und 91F0) werden durch die geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen überproportional zu den Anforderungen des Gebietsschutzes ausgeglichen. Den Vorgaben des Leitfadens der EU-Kommission wird damit entsprochen.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen kann sicher prognostiziert werden.

Insgesamt überwiegt das öffentliche Interesse an dem Ausbau der E 233 gegenüber dem öffentlichen Interesse an einer unveränderten intakten Kohärenz des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000. Somit ist der vierstreifige Ausbau der E 233 trotz erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“ gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG zulässig. Zur Sicherung der Kohärenz des Natura 2000-Netzes sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen.

6.2.3 PA 2: Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“

In Planungsabschnitt 2 quert die Trasse der E 233 bei Schleper das 2.119 ha große FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ (DE 3210-302) auf einer Länge von ca. 100 m. Zur Bewertung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Vorentwurf durchgeführt.

Das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ umfasst den Gewässerlauf mit Altarmen und Nebengewässern sowie die Teile der Flussaue zwischen Höven östlich von Haselünne bis zum Stadtrand von Meppen. Das Stromtal der Hase stellt einen wichtigen Ausbreitungs- und Wanderkorridor für verschieden Tier- und Pflanzenarten im westlichen Niedersachsen dar. Die Kurzcharakteristik zum FFH-Gebiet hebt den bereichsweise sehr naturnah verlaufender Fluss mit auffallend vielen, gut ausgeprägten Altwässern und artenreichen Auenkomplexen sowie die von Dünen mit Sandtrockenrasen, Borstgrasrasen, Heiden und Wacholdergebüsch geprägte Niederung hervor. Daneben sind Vorkommen von Biber, Fischotter, Steinbeißer und Schwimmendem Froschkraut wertbestimmend für das Gebiet.

Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden neben dem Querungsbereich bei Schleper ein weitere Teilbereich des FFH-Gebietes innerhalb eines 800 m-Raums („Im Spick“) detailliert untersucht.

Für die in den detailliert untersuchten Bereichen vorkommenden Lebensraumtypen (91D0*, 2330, 3150, 3260, 6430, 7140, 9110, 9190, 91F0) wurden bei den in Tab. 6-2 dargestellten

LRT Beeinträchtigungen prognostiziert, wobei bei den betriebsbedingten Beeinträchtigungen (graduellen Funktionsverluste aufgrund von Stickstoffeinträgen) die real betroffene Fläche sowie der nach LOHMEYER 2015 errechnete Funktionsverlust dargestellt wird.

Tab. 6-2: Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen im FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“

LRT	bau-/anlagebedingter Verlust	betriebsbedingte Beeinträchtigung	Beeinträchtigung gesamt, Anteil am Gesamtbestand	Erheblichkeit der Beeinträchtigung
3150	284 m ²	beeinträchtigte Fläche: 5.900 m ² Funktionsverlust: 1.180 m ²	1.464 m ² (entspricht 0,45 %)	erheblich
3260	645 m ² (Verschattung)	beeinträchtigte Fläche: -	645 m ² (entspricht 0,05 %)	nicht erheblich
9110	132 m ²	beeinträchtigte Fläche: 1.600 m ² Funktionsverlust: 1.540 m ²	1.672 m ² (entspricht 1,16 %)	erheblich

Die für die Lebensraumtypen 3150 (Natürliche eutrophe Seen) und 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen können durch vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadenbegrenzung deutlich reduziert werden, so dass die verbleibenden Beeinträchtigungen unerheblich werden. Dabei handelt es sich um

- Umwandlung von Intensivgrünland in Extensivgrünland an der Mittelradde südlich von Schleper (Schadensbegrenzungsmaßnahme für LRT 9110)
- Umwandlung von Acker in einen naturnahen Erlenwald zwischen der bestehenden E 233 und dem Lahrer Moor (Schadensbegrenzungsmaßnahme für LRT 3150)

Für die im FFH-Gebiet auftretenden Tier- und Pflanzenarten gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie Steinbeißer, Biber, Fischotter, Europäischer Nerz und Schwimmendes Froschkraut sowie charakteristische Arten der LRT sind durch die Planung mit hoher Wahrscheinlichkeit erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten. Diese Bewertung basiert auf den vorgesehenen technischen Bauplanungen (Brückenbauwerken, Querungshilfen etc.) bzw. den art-spezifischen Empfindlichkeiten gegenüber den Wirkfaktoren bzw. den Verbreitungsschwerpunkten und vorhandenen Habitaten und Ausweichräumen.

Die Prüfung kumulativer Auswirkungen ergab, dass keine kumulativen Wirkungen durch andere Projekte zu berücksichtigen sind.

Zusammenfassend ist für die Vorzugsvariante bei Umsetzung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht von erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3210-302 „Untere Haseniederung“ auszugehen.

6.2.4 PA 3: Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“

Im Planungsabschnitt 3 liegt südlich der geplanten Trassierung der E 233 das ca. 2.229 ha große FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ (DE 3210-302). Zur Vorabschätzung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes wurde eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zum Vorentwurf durchgeführt.

Die Beschreibung des FFH-Gebiets „Untere Haseniederung“ kann Kap. 6.2.3 entnommen werden.

Die Vorhabentrasse nähert sich östlich der Stadt Haselünne auf rd. 160 m der nördlichen FFH-Gebietsgrenze an. In Bezug auf die Bestandstrasse der B 213 rückt die Vorhabentrasse jedoch von dem FFH-Gebiet um rd. 110 m in nördliche Richtung ab. Ansonsten werden weit größere Abstände zum FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ eingehalten.

Im Zuge der geplanten Entwässerung der E 233 ist die Realisierung von insgesamt fünf Einleitstellen vorgesehen, die auf der Vorhabentrasse anfallendes Niederschlagswasser in das FFH-Gebietsgewässer „Hase“ bzw. in dessen Vorfluter „Südradde“ einleiten. Eine regelmäßige, direkte Einleitung von Niederschlagswasser der geplanten E 233 in das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ ist allerdings nicht vorgesehen. Vielmehr ist an zwei Stellen die Installation von Notüberläufen geplant, die bei Starkregenereignissen das auftretende Niederschlagswasser in die Hase abführen. An drei weiteren Stellen ist die gedrosselte Einleitung von zuvor in drei Regenrückhaltebecken gesammelten und gereinigten Niederschlagswassers in die Hase bzw. in den Hase-Vorfluter Südradde vorgesehen. Die Regenrückhaltebecken sind zudem mit jeweils einem Notüberlauf, der bei Starkregenereignissen das überschüssige Wasser abführt, ausgestattet.

Aufgrund der Entfernung von mind. 160 m zwischen dem Schutzgebiet und der E 233 konnte eine Beeinträchtigung durch direkte anlage- und baubedingte Wirkungen ausgeschlossen werden. Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen über den Wasser- und über den Luftpfad ist hingegen Gegenstand der FFH-Vorprüfung.

Für die im Vorhabensbereich vorkommenden Lebensraumtypen und Anhang II Arten

-
- LRT 2330: Dünen der offenen Grasflächen mit Corynephorus und Agrostis auf Dünen im Binnenland
 - LRT 3260: Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitans und des Callitricho-Batrachion
 - LRT 9110: Hainsimsen-Buchenwald (Luzulo-Fagetum)
 - LRT 9190: Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit Quercus robur
 - Anhang II-Arten Steinbeißer, Biber und Schwimmendes Froschkraut

konnten betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Oberflächenentwässerung und Stickstoffdepositionen ausgeschlossen werden.

Weiterhin wurden kumulative Wirkungen durch Stickstoffeinträge durch landwirtschaftliche Stallanlagen sowie den Ausbau der E 233 im PA 2 betrachtet, wonach erhebliche Beeinträchtigungen ebenfalls ausgeschlossen werden konnten.

Insgesamt sind daher erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 3210-302 „Untere Haseniederung“ ausgeschlossen. Die Verträglichkeit des geplanten Ausbaus E 233 im Planungsabschnitt 3 ist mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Untere Haseniederung“ gegeben.

Die Durchführung einer vertieften FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

6.2.5 PA 4: Verträglichkeit mit dem Vogelschutzgebiet „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“

Im Umfeld des Planungsabschnittes 4 liegt in einer Entfernung von mindestens 1 km nördlich der geplanten Trassierung der E 233 das insgesamt 4.377 ha große Vogelschutzgebiet V 66 „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“ (DE 3211-431). Zur Vorabschätzung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen oder den Schutzzwecken des Natura 2000-Gebietes wurde eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung zum Vorentwurf durchgeführt.

Beim betrachteten Vogelschutzgebiet handelt es sich um ein großflächiges offenes Niederungsgebiet mit (Feucht-) Grünland auf Niedermoor mit kleinflächig Röhrichten sowie Baumreihen, Feldgehölzen und Ackerflächen. Das Gebiet stellt ein wichtiges binnenländisches Brutgebiet für wiesenbrütende Limikolen, insbesondere den Großen Brachvogel dar. Weiterhin hat es eine hohe Bedeutung als Brut- und Nahrungsraum für die Wiesenweihe. Wertbestimmende Vogelarten sind Wiesenweihe, Großer Brachvogel, Kiebitz und Uferschnepfe.

Das Vogelschutzgebiet selbst wird durch den Ausbau der E 233 nicht tangiert, da es sich weit außerhalb des Störradius bzw. der Effekt-/Fluchtdistanzen der wertbestimmenden Arten sowie weiterer bedeutender Vorkommen befindet (> 500 m). Aufgrund der Entfernung von ca. 1 km zur geplanten Trasse werden die wertbestimmenden Vogelarten nicht erheblich beeinträchtigt.

Aufgrund der Entfernung des Neubaus der E 233 sind nachteilige Auswirkungen auf den Schutzzweck bzw. auf die Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“ (EU-Kennzahl: 3211-431; Nds.-Kennung: V 66) nicht zu erwarten.

Die Durchführung einer vertieften FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

6.2.6 Zusammenfassung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

Eine Übersicht über die Ergebnisse der abschnittsbezogen erarbeiteten FFH-Verträglichkeitsprüfungen sowie FFH-Vorprüfungen sowie der in PA 1 erforderlichen FFH-Abweichungsprüfung gibt die folgende Tabelle.

Tab. 6-3: Zusammenstellung der Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen

FFH-Gebiet	PA	Lagebeziehung	Ergebnis
2809-331 Ems	PA 1	Durchfahrung auf einer Länge von 4,2 km	<ul style="list-style-type: none"> • LRT 2330 „Offenen Grasflächen auf Binnendünen“: Beeinträchtigung von 9.951 m² • LRT 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“: Beeinträchtigung von 772 m² • LRT 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“: Beeinträchtigung von 19.767 m² • LRT 9160 „Feuchter Eichen- und Hainbuchen-Mischwald“: Beeinträchtigung von 3.481 m² • LRT 9190 „Alte bodensaure Eichenwälder“: Beeinträchtigung von 53.531 m² • LRT 91F0 „Hartholzauewälder“: Beeinträchtigung von 1.185 m² <p>Erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes auch unter Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen</p> <p><u>FFH-Abweichungsprüfung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • überwiegendes öffentliche Interesse vorhanden • keine zumutbaren Alternativen vorhanden • zur Sicherung der Kohärenz des Natura 2000-Netzes sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen <p>Das Vorhaben ist trotz erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“ gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG zulässig</p>

FFH-Gebiet	PA	Lagebeziehung	Ergebnis
3210-302 Untere Hasenie- derung	PA 2	Bereich „Im Spick“: Abstand > 180 m Querung bei Schleper auf ca. 100 m Länge	<ul style="list-style-type: none"> • LRT 3150 „Natürliche eutrophe Seen“: Beeinträchtigung von 1.464 m² • LRT 9110 „Hainsimsen-Buchenwald“: Beeinträchtigung von 1.672 m² <p>Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des FFH-Gebietes unter Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen</p>
	PA 3	Abstand > 160 m	Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des FFH-Gebietes
3211-431 Niederungen der Süd- und Mittel- radde und der Marka	PA 4	Abstand >1.000 m	Keine erheblichen Beeinträchtigungen aller Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes

Aufgrund der durchgeführten FFH-Verträglichkeits- und FFH-Vorprüfungen sowie der FFH-Abweichungsprüfung in PA 1 für die von der E 233 betroffenen Natura 2000-Gebiete ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Gebietsschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig.

7 Artenschutz

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Grundsätzlich ist es die Aufgabe der Entwurfsplanung im Rahmen der Konzentrationswirkung der dort getroffenen Entscheidung die gesetzlichen Anforderungen des speziellen Artenschutzes vollständig und abschließend zu berücksichtigen.

Allerdings werden bereits im Rahmen des Variantenvergleichs der UVS entscheidende Weichen gestellt, aus denen unter Umständen erhebliche Risiken für die nachfolgende Planfeststellung resultieren, sofern der Artenschutz in dieser Planungsphase außer Acht gelassen würde.

7.1 Berücksichtigung der Artenschutzbelange im Rahmen der UVS

Zur Umweltverträglichkeitsstudie wurde ein gesonderter artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erarbeitet. In diesem Fachbeitrag werden die Anforderungen für die streng und europarechtlich geschützten Arten, die sich aus den Richtlinien der EU und der nationalen Gesetzgebung für die Umweltplanung ergeben, für das geplante Vorhaben bzw. die im Rahmen der UVS untersuchten Varianten berücksichtigt.

Im Rahmen des Fachbeitrages wurden alle zum derzeitigen Planungsstand verfügbaren Daten zu den planungsrelevanten Arten zusammengestellt. Nach einer „Relevanzprüfung“ erfolgte eine artspezifische Ermittlung und Bewertung der möglichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen durch die untersuchten Varianten des Vorhabens. Weiterhin wurden auf die

jeweilige Art oder Artengruppe bezogene Vermeidungsmaßnahmen beschrieben, mit denen der Eintritt von Verbotstatbeständen verhindert werden kann. Sofern dennoch Verbotstatbestände vorlagen, wurde im Zuge einer Ausnahmeprüfung festgestellt, ob die für einen Befreiungsantrag erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind.

Zur Bewertung des Naturhaushaltes in seiner Funktion als Lebensraum für Tiere wurden zur UVS Erfassungen und Kartierungen zu den folgenden Tierartengruppen durchgeführt, die im Rahmen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zu UVS berücksichtigt wurden:

- Säugetiere: Biber, Fischotter, Fledermäuse, Auswertung Jagd- und Unfallstatistiken (u. a. zur Raumnutzung Großsäuger)
- Avifauna (Übersichtskartierung, Revierkartierungen, Eulen, Spechte, Wiesenvögel)
- Fische und Rundmäuler (Befischungen am Versener Altarm, Stillgewässer bei Borken)
- Amphibien (Übersichtskartierung, Erfassung der Laichgewässer, Zaunfänge, Molchfallen)
- Reptilien (Übersichtskartierung, Detailkartierung)
- Libellen (Übersichtskartierung, Detailkartierung)
- Süßwassermollusken (Versener Altarm, Stillgewässer bei Borken)

Ergänzend zu den durchgeführten Untersuchungen und Kartierungen wurden weitere Informationen von relevanten Institutionen, Verbänden und Verwaltungen einbezogen und ausgewertet.

Die Konfliktanalyse erfolgte für die untersuchten Arten zunächst für die zum damaligen Zeitpunkt aktuelle Trassenführung. Weiterhin wurden für die Neubauabschnitte Schleper Kurve, Ortsumgehung Eltern und Lönigen ein Variantenvergleich durchgeführt.

Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu dem Schluss, dass es unter der Voraussetzung von Vermeidungsmaßnahmen im Bereich der Ausbau- und der Neubauvarianten für die meisten Arten nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG kommt. Eine Beantragung der Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG mit ausführlicher Vorhabensbegründung einschließlich Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sowie Nachweis der Alternativlosigkeit wird jedoch für Wiesenbrüter, Greifvögel, Eulen, Spechte und Nachtigall als erforderlich angesehen.

Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie war es, eine unter den aktuellen umweltgesetzlichen Vorgaben optimale und im nachfolgenden Genehmigungsverfahren zulassungsfähige

Linienführung zu entwickeln bzw. die Zulassungsfähigkeit eines Ausbaus auf vorhandener Trasse zu belegen. Entscheidend für diese Verfahrens- und Rechtssicherheit ist u.a. eine Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem europäischen Artenschutz (§ 44 BNatSchG). Die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Vorprüfung wurden daher in die vorliegende UVS eingearbeitet.

In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden aufbauend auf den Ergebnissen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags für alle geprüften Aus- und Neubauvarianten die artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen bewertet. Die artenschutzrechtliche Beurteilung ist dabei in die Ableitung der umweltfachlichen Vorzugsvariante mit entsprechendem Gewicht eingeflossen. Allerdings wurde der gutachterlichen Empfehlung der UVS im Zuge der Genehmigungsplanung nicht in allen untersuchten Ausbauabschnitten gefolgt.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Entwurfsplanung wurden zu den PA 1 bis 6 und 8 in Vergleichsabschnitten (VGA) Varianten geprüft, die sich auf Lagevarianten, auf Untervarianten der in der UVS untersuchten Varianten oder verschiedene Anschlussbauwerke beziehen. Auch hier sind die Schutzgüter nach UVPG_{alt} sowie zum Teil artenschutzrechtliche Fragestellungen in die Bewertung eingeflossen.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind diese Variantenvergleiche insbesondere in den Fällen relevant, in denen die artenschutzrechtliche Prüfung in den einzelnen Planungsabschnitten (Kap. 7.2) zu dem Ergebnis kommt, dass ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich ist. Bei den betroffenen Planungsabschnitten (PA 1, PA 4, PA 5 und PA 8) werden daher in den folgenden Kapiteln die im Rahmen der vorgelagerten Planungsschritte (UVS und Variantenvergleich im Rahmen der Entwurfsplanung) getroffenen Variantenentscheidungen dargestellt.

7.2 Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfungen in den Planungsabschnitten

Zur genehmigungsrechtlichen Abhandlung des besonderen Artenschutzes wurde in jedem Planungsabschnitt ein Artenschutzbeitrag erstellt. Mit dem Artenschutzbeitrag wird für jede vom Vorhaben betroffene europäisch geschützte Art (Arten nach Anhang IV FFH-RL und europäischen Vogelarten nach Art. 1 VSchRL)² festgestellt, ob die einschlägigen Verbotstatbestände erfüllt werden. Bei der fachlichen Prüfung der sog. Zugriffsverbote werden Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (A_{CEF}) einbezogen. Ist im Hinblick auf die europäisch geschützten Arten ein Verstoß gegen die Verbotstatbestände nicht zu vermeiden und nicht vorgezogen auszugleichen, sind die artenschutzrechtlichen Verbote im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu überwinden. Die aus artenschutzrechtlicher Sicht erforderlichen Vermeidungs- oder vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden über die Einbindung in den LBP planfestgestellt.

Die Artenschutzbeiträge liegen in den einzelnen Abschnitten vor oder sind in Bezug auf die Prüfung der Verbotstatbestände soweit fortgeschritten, dass die Ergebnisse hinreichend sicher den Schluss zulassen, dass aus artenschutzrechtlicher Sicht keine unüberwindbaren Hindernisse zu erwarten sind.

7.2.1 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 1

In Planungsabschnitt 1 ist ein bestandsorientierter Ausbau vorgesehen. Da Vorbelastungen durch den Verkehr auf der bestehenden B 402 vorhanden sind, erfolgt keine Neubelastung bisher nicht vorbelasteter Bereiche.

Insbesondere aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die geprüften Anhang IV-Arten Zauneidechse, Biber und Moorfrosch ausgeschlossen werden. Für die europäischen Vogelarten kann durch die Umsetzung vorgezogener Aus-

² Hinweis: Da eine Rechtsverordnung gemäß § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht vorliegt, beziehen sich die artenschutzrechtlichen Betrachtungen auf die europäisch geschützten Arten nach Anhang IV der FFH-RL und die europäischen Vogelarten nach Art. 1 der VSchRL.

gleichsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen ebenfalls vollständig vermieden werden.

Im Bereich Borkener Berg werden allerdings Flugrouten der dort querenden Fledermausarten (Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Große / Kleine Bartfledermaus, Großer / Kleiner Abendsegler, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus) zerschnitten. Durch die Vergrößerung des Straßenquerschnitts ist dort ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko zu erwarten, der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Satz 1 (Verbot des Fangens, Tötens, Verletzens) ist daher einschlägig. Das Eintreten des Verbotstatbestandes kann nicht vollständig vermieden und auch nicht durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vollständig verhindert werden.

Für die Fledermausarten Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Große / Kleine Bartfledermaus, Großer / Kleiner Abendsegler und Wasserfledermaus sind Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population vorgesehen (FCS-Maßnahmen). Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, den Tieren im Bereich „Papenbusch“ Quartier- und Nahrungshabitate nördlich der Trasse anzubieten, um die Häufigkeit der Frequentierung der Trasse in Richtung der bisher genutzten Nahrungsgebiete im Bereich der Ems zu reduzieren. Die Maßnahmen sind geeignet, die lokale Population der genannten Fledermausarten insoweit zu stützen, dass das Vorhaben dem Erreichen eines günstigen Erhaltungszustands nicht entgegensteht.

Die Ausnahmeprüfung kommt unter Berücksichtigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass sich der Erhaltungszustand der Arten nicht verschlechtert, zumutbare Alternativen entweder nicht vorhanden oder nicht verhältnismäßig und zumutbar sind und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind.

Hinsichtlich der genannten Fledermausarten können daher die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG dargelegt werden.

Variantenentscheidung im Rahmen der vorgelagerten Planungsschritte

Der Bereich des PA 1 wurde im Rahmen der UVS in fünf Abschnitten (01 bis 05) behandelt. Für alle Abschnitte wurde ein Vergleich einer symmetrischen, nördlichen und südlichen Ausbauvariante vorgenommen. Der Variantenvergleich zur Entwurfsplanung bezog sich zunächst auf drei Vergleichsabschnitte (VGA). Zur besseren Verdeutlichung der Unterschiede und der maßgebenden Aspekte zur Variantenwahl wurde an der FFH-Gebietsgrenze eine

weitere Unterteilung vorgenommen, so dass der aktuelle Erläuterungsbericht (Stand März 2018) fünf VGA betrachtet.

In den Abschnitte 01 und 04 der UVS entspricht der gewählte Trassenverlauf (südliche Verbreiterung) der aus Artenschutzsicht günstigsten Variante.

In den Abschnitten 02, 03 und 05 der UVS wurde der symmetrische Ausbau als die aus Artenschutzsicht günstigste Variante bewertet. Im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung wird allerdings dargelegt, dass der beidseitige bzw. symmetrische Ausbau im gesamten Planungsabschnitt als nicht zielführend gilt, da durch ihn stärkere, v.a. baubedingte Beeinträchtigungen (Herstellung von Provisorien für die Verkehrsführung) hervorgerufen werden. Insbesondere innerhalb des FFH-Gebietes „Ems“ (VGA 2B und 3A des Erläuterungsberichtes) würde der symmetrische Ausbau größere baubedingte Verluste (auch LRT) bzw. deutlich größere Eingriffe hervorrufen. Die beidseitige Verbreiterung wird im Erläuterungsbericht daher nicht weiter betrachtet. Festzustellen ist weiterhin, dass die im Rahmen des Artenschutzbeitrags festgestellte Beeinträchtigung (Zerschneidung von Flugrouten von Fledermausarten am Borkener Berg) im Rahmen der UVS nicht thematisiert wurde und somit nicht in die Bewertung aus Artenschutzsicht eingeflossen ist.

Insgesamt muss für die VGA innerhalb des FFH-Gebietes (VGA 2B und 3A des Erläuterungsberichtes) eine südliche Verbreiterung nach den Vorgaben des europäischen Gebietschutzes zwingend einer nördlichen sowie einer symmetrischen Verbreiterung vorgezogen werden.

Aus artenschutzrechtlicher Sicht sind die sich aus den Varianten der Ausbaurichtungen ergebenden Unterschiede in den VGA 2B und 3A im Hinblick auf eine Betroffenheit von Arten und eine Folgenbewältigung marginal. Das Eintreten von Verbotstatbeständen kann – mit Ausnahme des Bereichs Borkener Berg – bei jeder Ausbaurichtung durch Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gleichermaßen verhindert werden. Die im Bereich Borkener Berg hervorgerufenen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Satz 1 für Fledermäuse ergeben sich aus dem Querschnitt des Vorhabens und sind somit unabhängig von der Ausbaurichtung.

7.2.2 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 2

In Planungsabschnitt 2 ist bis auf einen kurzen Abschnitt zwischen Bokeloh und Dörgenerfeld ein weitgehender Neubau der E 233 vorgesehen. Vorbelastungen durch den Verkehr auf der B 213 sind daher in weiten Abschnitten lediglich untergeordnet bzw. streckenweise gar nicht wirksam.

Das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG kann in Abschnitt 2 für alle geprüften Arten (Biber, Fischotter, Europäischer Nerz, dreizehn Fledermausarten, 20 Brutvogelarten, vier Brutvogelgilden, Nahrungsgäste/Durchzügler der Vögel, Steinbeißer) mittels Vermeidungsmaßnahmen bzw. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen verhindert werden.

Die Beeinträchtigungen des Steinbeißers sowie der untersuchten Säugetiere können durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen vollständig, die der Vögel und Fledermäuse teilweise vermieden werden.

Mittels vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist es möglich, für die betroffenen Brutvögel sowie für Fledermäuse das Eintreten von Verbotstatbeständen zu verhindern. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die betroffenen Arten bleibt bei Umsetzung der vorgesehenen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang erhalten. Ein Ausnahmeverfahren gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG sind nicht erforderlich.

Die Zulässigkeit des Vorhabens ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten bei Umsetzung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der CEF-Maßnahmen gegeben.

Weitere Entwicklungen (Stand 08/17)

Der Vorentwurf für Planungsabschnitt 2 befindet sich derzeit in Überarbeitung. Unter anderem werden die Ergebnisse der aktuellen VWU und der Nachkartierungen der Fauna aus 2016 berücksichtigt werden müssen. Außerdem kommt es zu einer Verschiebung des Abschnittsendes von PA 2.

Abschließenden Aussagen sind hier aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht möglich.

7.2.3 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 3

In Planungsabschnitt 3 wird in Teilbereichen von der vorhandenen Trasse (B 402, B 213) abgewichen und eine Neutrassierung vorgesehen, u.a. um die Ortslage Haselünne-Eltern zu umgehen. Da es sich allerdings überwiegend um einen Ausbau der B 402 und B 213 handelt, sind Vorbelastungen durch den Verkehr auf Bundesstraßen in weiten Abschnitten bereits vorhanden.

Das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG kann im PA 3 für alle geprüften Arten mittels Vermeidungsmaßnahmen bzw. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen verhindert werden.

Durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen können die Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG für Biber und Fischotter vollständig, für Kammmolch, Zauneidechse sowie Fledermaus- und Vogelarten teilweise vermieden werden. Mittels vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ist es möglich, für die betroffenen Vogel- und Fledermausarten sowie Kammmolch und Zauneidechse das Eintreten von Verbotstatbeständen zu verhindern.

Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen dienen durch Optimierung und Erweiterung der Lebensräume einer Stabilisierung der Population der betroffenen Arten im räumlich-funktionalen Zusammenhang.

Für Baumpieper, Bluthänfling, Feldlerche, Feldsperling, Großer Brachvogel, Habicht, Haussperling, Heidelerche, Kiebitz, Kleinspecht, Rauchschnalbe, Rebhuhn, Schleiereule, Schwarzkehlchen, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Waldlaubsänger und Waldohreule werden geeignete Bruthabitate ohne zeitliche Funktionslücke zur Verfügung gestellt. Die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt durch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Für Fledermäuse werden aufgrund des Verlustes potenzieller Quartierbäume sowie von Gebäuden mit Quartierpotenzial künstliche Quartiere angelegt und Habitatbäume gesichert. Außerdem werden Jagdhabitats in Form von extensiven Grünlandflächen, Brachestreifen und Gehölzstrukturen entwickelt.

Für den Kammmolch entstehen auf einer Offenlandfläche geeignete Land- und Gewässerhabitate.

Im direkten räumlichen Zusammenhang zu verlorengehenden Habitaten der Zauneidechse werden Flächen entsprechend den Habitatansprüchen dieser Art strukturell entwickelt und optimiert.

Insbesondere aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der geprüften Arten konstatiert werden, so dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht dargelegt werden müssen.

Die Zulässigkeit des Vorhabens ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten bei Umsetzung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der CEF-Maßnahmen gegeben.

Weitere Entwicklungen (Stand 08/17)

Die o.g. Aussagen beziehen sich auf den Vorentwurf. Im Bereich des PA 3 wird sich die technische Planung allerdings noch einmal wesentlich ändern. So ist vorgesehen, den Bauanfang des PA 3 zu verschieben. PA 3 würde dadurch ca. 1,5 km kürzer werden, PA 2 entsprechend länger. Auch sind Änderungen am Bauende im Übergang zu PA 4 vorgesehen (Abschnittswechsel liegt auf der Kreisgrenze). Hier soll eine Rückführung auf die Bestandsstrasse ergänzt werden, um eine Verkehrswirksamkeit ohne PA 4 zu gewährleisten. Bei einer zeitgleichen Realisierung von PA 3 und PA 4 könnte die Rückführung entfallen. Aus den Änderungen ergeben sich aber voraussichtlich keine anderen artenschutzrechtlichen Betroffenheiten.

Weiterhin haben in 2016 umfangreiche Nachkartierungen stattgefunden (Fledermäuse, Brutvögel, Amphibien, Reptilien, Libellen, Großmuscheln, Fische und Rundmäuler). Insbesondere in zwei Bereichen haben sich neue artenschutzrechtlich relevante Konflikte ergeben:

- Bereich „Herzlaker Tannen“: Beeinträchtigung der Bechsteinfledermaus (Wochenstuben vorhanden), hohes Konfliktpotenzial
- Bereich „Flechumer Tannen“: Beeinträchtigung der Fransenfledermaus, geringes Konfliktpotenzial

Ob die Querungsproblematiken in beiden Bereichen durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen gelöst werden können, wird derzeit untersucht. Dabei sollen verschiedene technische Möglichkeiten geprüft und auch die auf vorgelagerten Planungsebenen ausgedachten Varianten erneut betrachtet werden. Abschließenden Aussagen sind hier aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht möglich.

7.2.4 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 4

In Planungsabschnitt 4 ist bis auf den Abschnitt nordöstlich von Lönigen (Übergang zu PA 5) ein weitgehender Neubau der E 233 vorgesehen (OU Lönigen). Vorbelastungen durch den Verkehr auf der B 213 sind daher in weiten Abschnitten lediglich untergeordnet bzw. streckenweise gar nicht wirksam.

Die Prüfung der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfolgte für planungsrelevante, europäische Vogelarten und Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. Für die Artgruppe der Fledermäuse kann mittels Vermeidungsmaßnahmen bzw. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen verhindert werden.

Für einen Großteil der europäischen Vogelarten kann ebenfalls durch die Umsetzung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen eine Erfüllung der Verbotstatbestände vollständig vermieden werden. Dies gilt jedoch nicht für den Kiebitz und den Großen Brachvogel. Durch die geplante Trassierung der E 233 kommt es zum Verlust von Brutrevieren (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) der beiden genannten Vogelarten (Verlust von einem Revier des Großen Brachvogels sowie 17 Revieren des Kiebitzes). Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen können nicht mit der für CEF-Maßnahmen erforderlichen sicheren Prognosewahrscheinlichkeit umgesetzt werden. Für die betroffenen Brutpaare stehen zwar Flächen für Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang zur betroffenen Population zur Verfügung (EU-Vogelschutzgebiet V 66 „Niederung der Süd- und Mittelradde und der Marka“), eine Entwicklung der Maßnahmen bis zur sicheren Funktionsfähigkeit kann aber weder vor Eintritt der Beeinträchtigung noch grundsätzlich sichergestellt werden. Diese gravierenden Prognoseunsicherheiten hängen insbesondere mit der Biologie der Tiere (u.a. sehr große Reviertreue des Großen Brachvogels), den hohen habitatspezifischen Anforderungen und den allgemeinen, rückläufigen Bestandsentwicklungen zusammen. Daher ist für diese Arten eine Ausnahmeprüfung nach § 45 BNatSchG erforderlich.

Für den Kiebitz und den Großen Brachvogel sind daher Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population vorgesehen (FCS-Maßnahmen). Innerhalb des

EU-Vogelschutzgebietes werden habitatfördernde Maßnahmen umgesetzt, die geeignet sind, die lokale Population zu stützen und die Siedlungsdichte in dem Raum zu erhöhen (Wiedervernässung und Extensivierung von Grünlandflächen, Optimierung vorhandener Blänken / Teiche). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen und des Maßnahmenstandortes (Entfernung, Flächenverfügbarkeit) können die betroffenen artenschutzrechtlichen Funktionen wiederhergestellt werden. Gleichzeitig wird die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes von Großer Brachvogel und Kiebitz durch das Bauvorhaben in Verbindung mit den vorgesehenen Maßnahmen nicht behindert.

Die Ausnahmeprüfung kommt unter Berücksichtigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Vogelpopulationen nicht verschlechtert, zumutbare Alternativen fehlen und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Hinsichtlich der europäischen Vogelarten Kiebitz und Großer Brachvogel können daher die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG dargelegt werden.

Variantenentscheidung im Rahmen der vorgelagerten Planungsschritte

Der Bereich des PA 4 wurde im Rahmen der UVS überwiegend in einem Vergleich von Neubauvarianten behandelt (Ortsumgehung Lönigen, Varianten P 3, V1 und V 2). Die Ortsumgehung Lönigen ist zudem Gegenstand der Linienabstimmung (vgl. Kap. 5.2). Die Variantenuntersuchung zur Entwurfsplanung beinhaltet einen Vergleich weiterer Untervarianten der in der UVS geprüften Varianten.

Aus Artenschutzsicht wurde im Rahmen der UVS die Variante V 2 als die günstigste bewertet. Diese Variante hat allerdings deutliche Nachteile hinsichtlich städtebaulicher, ökonomischer und verkehrlicher Aspekte und wurde daher verworfen.

Im Rahmen der Linienabstimmung (vgl. Kap. 5.2) wurde festgestellt, dass bei Variante V 2 die Verbotstatbestände hinsichtlich der Wiesenvögel mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgelöst würden. Allerdings müsste Variante V 2 als Alternative zur Verfolgung der Naturschutzziele angemessen und verhältnismäßig sein. Das Gutachten zur Linienabstimmung aus dem Jahr 2012 kommt jedoch zu dem Schluss, dass zur relativ geringen Schwere der Beeinträchtigungen durch die Vorzugsvariante (P 3) und dem gesicherten Schutz der betroffenen Populationen im funktionalen Zusammenhang zum Eingriffsraum die erheblichen

Mehrkosten sowie die massiven verkehrlichen und städtebaulichen Nachteile der Variante V 2 unverhältnismäßig und nicht zumutbar sind.

Der Vergleich der im Rahmen der Entwurfsplanung geprüften Untervarianten von P 3 und V 1 (vgl. Erläuterungsbericht zur Planfeststellung) weist für alle vier Varianten auf ein artenschutzrechtliches Ausnahmeerfordernis für den Großen Brachvogel und den Kiebitz hin. Die gewählte Vorzugsvariante P 3.1 ist dabei gleichwirkend wie zwei weitere, nur eine Variante (P 3.2) würde schwerwiegendere Verbotstatbestände auslösen.

Weitere Entwicklungen (Stand 08/17)

Die o.g. Aussagen beziehen sich auf den Vorentwurf. Wie in den anderen Planungsabschnitten wurden auch in PA 4 im Jahr 2016 umfangreiche faunistische Nachkartierungen durchgeführt.

Demnach sind im Bereich Burlagsberge Fledermäuse (Bechsteinfledermaus) und Höhlenbrüter vom Vorhaben betroffen, weiterhin zeichnet sich eine Querungsproblematik ab (Kleine Bartfledermaus). Bei den Amphibien liegen neue Erkenntnisse zum Vorkommen und der Betroffenheit von Kammmolch und Knoblauchkröte vor.

Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes können keine abschließenden Aussagen zu artenschutzrechtlichen Betroffenheiten erfolgen.

7.2.5 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 5

In Planungsabschnitt 5 erfolgt der Ausbau überwiegend bestandsorientiert. In Teilbereichen wird die neue Trasse von der bestehenden B 213 abgesetzt. Vorbelastungen durch den Verkehr auf der B 213 sind allerdings im gesamten Streckenverlauf vorhanden.

Als artenschutzrechtlich relevante Tiergruppen wurden die europäischen Vogelarten und Fledermäuse ermittelt. Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen kann das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die geprüften Fledermausarten ausgeschlossen werden. Auch für die meisten Vogelarten im Wirkungsbereich der Trasse lassen sich Verbotstatbestände durch Vermeidungsmaßnahmen umgehen. Für einige Vogelarten sind zudem vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, um eine Stärkung der ökologischen Funktionalität der betroffenen Arten bzw. ihrer Lebensräume zu erreichen. Die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ru-

hestätten für Fledermäuse, gehölzbrütende Vogelarten, Rebhuhn, Feldlerche, Schleiereule, Rauchschwalbe, Gartenrotschwanz, Turmfalke und Turteltaube bleibt durch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Für die Habitatminderung von 8 Brutrevieren des Kiebitz, die rechnerisch einem Verlust von 3 Brutplätzen entsprechen, ist allerdings eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG erforderlich. Trotz Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen ist für den Kiebitz der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erfüllt. Eine zielgerichtete Umsetzung von CEF- Maßnahmen im räumlichen Umfeld ist aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Aus diesem Grund sind weitere Maßnahmen (FCS- Maßnahmen) umzusetzen, um den aktuellen Erhaltungszustand der Kiebitzpopulation im Naturraum nicht zu verschlechtern bzw. um die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht zu behindern. Um für die aus dem Trassenbereich verdrängten Brutpaare Ausweichbrutplätze zu schaffen, wird auf zur Verfügung stehenden Flächen an der Südradde die Grünlandnutzung extensiviert, Blänken angelegt und Flächen teilweise wiedervernässt.

Unter Berücksichtigung der FCS-Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass sich der aktuelle Erhaltungszustand der Population im Naturraum nicht verschlechtert. Weiterhin kommt die Ausnahmeprüfung zu dem Ergebnis, dass zumutbare Alternativen fehlen und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Hinsichtlich der europäischen Vogelart Kiebitz können daher die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG dargelegt werden.

Variantenentscheidung im Rahmen der vorgelagerten Planungsschritte

Der Bereich des PA 5 wurde im Rahmen der UVS in zwei Abschnitten (nordöstlicher Teil Abschnitt 13 und Abschnitt 14) behandelt. Zum Bereich der Ortsumgehung Lastrup trifft die UVS keine Aussage. Für die Abschnitte 13 und 14 wurde ein Vergleich der symmetrischen, nördlichen und südlichen Ausbauvariante vorgenommen. Der Variantenvergleich im Rahmen der Entwurfsplanung betrachtet ergänzend weiter von der Bestandstrasse abgerückte Varianten in zwei Teilabschnitten.

Als Vorzugstrasse wird zur Vergrößerung des Radius eine südlich abgerückte Variante gewählt. Der Gesamtempfehlung der UVS (südseitiger Ausbau in Abschnitt 13 und 14) wird demnach grundsätzlich gefolgt, allerdings wird dort nicht der abgerückte Verlauf bewertet.

Aus Artenschutzsicht entspricht der südliche Ausbau in Abschnitt 14 der günstigsten Variante, in Abschnitt 13 der ungünstigsten. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Kiebitz, dessen betriebsbedingte Beeinträchtigung (insgesamt in PA 5 Habitatminderung von 8 Brutrevieren, wobei in Abschnitt 13 der UVS nur ein Brutrevier betroffen ist) die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auslöst, nicht in der artenschutzrechtlichen Bewertung der UVS thematisiert wird, so dass die Gründe für die ungünstigere Bewertung nicht mit den Verbotstatbeständen des Kiebitz korrelieren, sondern aus den bewältigten Betroffenheiten der anderen Arten herrühren. Dies ist durch die methodische Vorgehensweise im Rahmen der UVS begründet (vgl. UVS, Kap. 6.1.1): Danach konzentriert sich die Ermittlung der Betroffenheiten hauptsächlich auf die bau- und anlagebedingten Wirkfaktoren, da sich aus der ausbaubedingten Zunahme betriebsbedingter Beeinträchtigungen (Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen) keine Reihung der nahe beieinander liegenden Varianten im Zuge des Ausbauvariantenvergleichs ableiten lässt. Aus der Bewertung der UVS können daher keine Rückschlüsse gezogen werden, ob eine andere geprüfte Ausbauvariante geringere Beeinträchtigungen hervorrufen würde.

Aufgrund der vorgesehenen FCS-Maßnahmen und der kurzfristigen Herstellbarkeit wirksamer Ersatzhabitats sind die Beeinträchtigungen für die Verhältnismäßigkeitsprüfung vergleichsweise gering und somit überwindbar.

Weitere Entwicklungen (Stand 08/17)

Wie auch in den anderen Planungsabschnitten wurde in PA 5 im Jahr 2016 umfangreiche faunistische Nachkartierungen durchgeführt. Bezüglich der Fledermäuse zeichnet sich eventuell eine neue Querungsproblematik ab.

Da sich der Artenschutzbeitrag derzeit in Überarbeitung befindet, kann keine abschließende Aussage zu artenschutzrechtlichen Betroffenheiten erfolgen.

7.2.6 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 6

Auch in Planungsabschnitt 6 erfolgt der Ausbau überwiegend bestandsorientiert bzw. parallel zur bestehenden B 213. Vorbelastungen durch den Verkehr auf der B 213 sind daher im gesamten Streckenverlauf vorhanden.

Die Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG erfolgte für ausgewählte europäische Vogelarten und nachgewiesene Fledermausarten, die in Anhang IV der FFH-RL gelistet sind.

Für die geprüften Fledermausarten kann mittels Vermeidungsmaßnahmen bzw. mittels vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen zur Funktionserhaltung (CEF-Maßnahmen) das Eintreten von Verbotstatbeständen verhindert werden. Vorgesehene CEF-Maßnahmen für Fledermäuse sind die Anlage von Ersatzquartieren und die Sicherung von Habitatbäumen.

Auch für vorkommende europäische Vogelarten kann durch die Umsetzung von Vermeidungsmaßnahmen und von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen das Eintreten von Verbotstatbeständen vollständig vermieden werden. Durch die vorgesehenen CEF-Maßnahmen für Feldsperling, Haussperling, Star, Waldohreule, Neuntöter und Feldlerche bleibt die Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der betroffenen Vogelarten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Für den Kiebitz sind ebenfalls geeignete Maßnahmen zur Wahrung der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art vorgesehen. Die CEF-Maßnahmen werden im EU-Vogelschutzgebiet V 66 „Niederung der Süd- und Mittelradde und der Marka“ umgesetzt. Durch die dort vorgesehene Entwicklung von extensivem Grünland und der Neuanlage von Blänken werden geeignete Brut- und Nahrungshabitate für den Kiebitz neu geschaffen. Darüber hinaus werden die Habitatstrukturen in bestehenden extensiv bewirtschafteten Grünlandflächen aufgewertet.

Insgesamt kann in Abschnitt 6 insbesondere aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für keine der relevanten Arten konstatiert werden, so dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht dargelegt werden müssen.

Die Zulässigkeit des Vorhabens ist unter artenschutzrechtlichen Aspekten bei Umsetzung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und der CEF-Maßnahmen gegeben.

Weitere Entwicklungen (Stand 08/17)

Die o.g. Aussagen beziehen sich auf den Vorentwurf. Es zeichnet sich ab, dass die technische Planung geringfügig geändert werden muss (v.a. im nachgeordneten Netz). Außerdem wurden auch in PA 6 in 2016 umfangreiche faunistische Nachkartierungen durchgeführt.

Zu den Auswirkungen der Änderung der technischen Planung oder der neuen Erkenntnisse aus den aktuellen Kartierungen können bei derzeitigem Bearbeitungsstand noch keine Aussagen getroffen werden.

7.2.7 Artenschutzrechtliche Prüfung im PA 8

In Planungsabschnitt 8 ist ein bestandsorientierter Ausbau vorgesehen. Vorbelastungen durch den Verkehr auf der bestehenden B 72 sind daher im gesamten Streckenverlauf vorhanden.

Das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG kann in Abschnitt 8 für die meisten der geprüften Arten (Kammolch, neun Fledermausarten, 33 Brutvogelarten, fünf Brutvogelgilden, Nahrungsgäste/Durchzügler der Vögel) mittels Vermeidungsmaßnahmen bzw. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen verhindert bzw. soweit minimiert werden, dass Beeinträchtigungen lokaler Populationen nicht verursacht werden.

Artenschutzrechtliche Betroffenheiten wurden für je ein Brutpaar des Turmfalken, des Feldsperlings und der Waldohreule ermittelt. Für diese Arten ist jedoch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) gewährleistet, dass die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht eintreten.

Für den Kiebitz und den Mäusebussard besteht die Notwendigkeit, in eine Ausnahmeprüfung nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG zu gehen.

Hinsichtlich des Mäusebussards ist davon auszugehen, dass ein Horstbaum gefällt werden muss. Der Verlust nur eines Brutplatzes der Art wird allerdings nicht als erhebliche Beeinträchtigung gewertet. Diese Einschätzung erfolgt vor dem Hintergrund der Häufigkeit des Mäusebussards in Niedersachsen und dem Umstand, dass die Art nicht im Bestand gefährdet ist und die Bestände im kurzfristigen Trend (1980 – 2005) in Niedersachsen um mehr als 20 % zugenommen haben. Außerdem finden die betroffenen Vögel in der näheren Umgebung weitere geeignete Wald- und Gehölzbestände vor, in denen potenzielle Horstbäume vorhanden sind. Aufgrund des günstigen Erhaltungszustandes der Art sowohl auf lokaler Ebene wie auch in ganz Niedersachsen werden aber keine zusätzlichen populationsstützenden Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) erforderlich. Die Fällung des Horstbaumes, die eine

Zerstörung einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte darstellt, bedarf einer Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Weiterhin kommt es durch den Ausbau zu beeinträchtigenden Auswirkungen auf ein Brutrevier des Kiebitz. Aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit geeigneter Flächen ist die ökologische Funktion im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang zu den betroffenen Brutrevieren nicht durch geeignete CEF-Maßnahmen zu erhalten. Allerdings werden zusätzlichen populationsstützenden Maßnahmen (FCS-Maßnahmen) vorgesehen (Anlage einer Blänke). Für diese Art ist ebenfalls die Zulassung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beantragen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG (keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Art für den Mäusebussard bzw. für den Kiebitz unter Berücksichtigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen, Vorliegen von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, Fehlen zumutbarer Alternativen) liegen vor.

Variantenentscheidung im Rahmen der vorgelagerten Planungsschritte

Der Bereich des PA 8 wurde im Rahmen der UVS in drei Abschnitten (20 bis 22) behandelt. Für alle Abschnitte wurde ein Vergleich einer symmetrischen, nördlichen und südlichen Ausbauvariante vorgenommen. Der Variantenvergleich im Rahmen der Entwurfsplanung bezieht sich auf vier Vergleichsabschnitte.

In Abschnitt 20 der UVS wurde ein symmetrischer Ausbau empfohlen und mit dem nordseitigen Ausbau in VGA 8.1 und 8.2 die aus Artenschutzsicht ungünstigere Variante gewählt. Allerdings werden in diesem Bereich keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst. Bereits in der UVS wurde festgestellt, dass mit dem nördlichen Ausbau nur geringfügig stärkere Beeinträchtigungen verbunden sind und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch entsprechende Maßnahmen vermieden werden können.

In den Abschnitten 21 und 22 der UVS wurde keine Reihung der Varianten aus Artenschutzsicht vorgenommen, da keine relevanten Unterschiede zwischen den Ausbauvarianten aus Artenschutzsicht festgestellt wurden.

Weitere Entwicklungen (Stand 08/17)

Die o.g. Aussagen beziehen sich auf den Vorentwurf. Im Zuge der Erstellung des Feststellungsentwurfes (Gesehen-Vermerk liegt vor) wird sich die technische Planung geringfügig ändern (z.B. bezüglich Entwässerung, Breite der Bankette). Außerdem wurden faunistische Nachkartierungen durchgeführt.

Als Ergebnis der Kartierung der Fledermäuse (2016) zeichnet sich eine Querungsproblematik ab, die voraussichtlich durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen gelöst werden kann. Da die technische Planung aber noch nicht vorliegt, können derzeit keine abschließenden Aussagen getroffen werden.

7.2.8 Zusammenfassung der Artenschutzrechtlichen Prüfungen

Eine Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse der abschnittsbezogen erarbeiteten Artenschutzbeiträge gibt die folgende Tabelle.

Tab. 7-1: Zusammenstellung der Ergebnisse der Artenschutzbeiträge je Planungsabschnitt

Planungsabschnitt	CEF-Maßnahmen erforderlich	Ausnahme erforderlich für	FCS-Maßnahmen erforderlich	Ausnahme zulässig
PA 1	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Braunes Langohr • Breitflügelfledermaus • Fransenfledermaus • Große / Kleine Bartfledermaus • Großer / Kleiner Abendsegler • Wasserfledermaus • Zwergfledermaus 	ja nein ja ja ja nein	ja
PA 2	ja	Ausnahme nicht erforderlich	-	-
PA 3	ja	Ausnahme nicht erforderlich	-	-
PA 4	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Großer Brachvogel • Kiebitz 	ja	ja
PA 5	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Kiebitz 	ja	ja
PA 6	ja	Ausnahme nicht erforderlich	-	-
PA 8	ja	<ul style="list-style-type: none"> • Mäusebussard • Kiebitz 	nein ja	ja

Aufgrund der für jeden Abschnitt der E 233 durchgeführten Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sowie der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Artenschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig.

8 Schutz weiterer Umweltbelange sowie sonstiger Belange

Im Gegensatz zum europäischen Gebiets- und Artenschutz (siehe Kap. 6 und 7) sind die weiteren Umweltbelange sowie weitere private oder öffentliche Belange grundsätzlich der planerischen Abwägung zugänglich und können somit i.d.R. kein unüberwindbares Planungshindernis darstellen. Deren Betrachtung dient primär der Transparenz und Nachvollziehbarkeit der gesamtplanerischen Entscheidung. Nachfolgend werden besondere Konflikte dokumentiert, die im Planungsprozess die Trassenführung und die Ausgestaltung des Vorhabens mit bestimmt haben.

8.1 Berücksichtigung weiterer Umweltbelange

8.1.1 Immissionsschutzrechtliche Anforderungen

Die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes in Verbindung mit den Bundesimmissionsschutzverordnungen sind in allen Planungsabschnitten bewältigt.

Der Aus- bzw. teilweise Neubau der E 233 ist schalltechnisch als wesentliche Änderung bzw. Straßenneubau nach § 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) einzustufen. Für angrenzende schutzwürdige Gebiete und Anlagen werden bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV für die einzelnen Überschreitungsbereiche Lärmschutzmaßnahmen dimensioniert. So ist beispielsweise PA 4 von längeren Einschnittslagen zu Lärmschutz geprägt, weiterhin werden u.a. Lärmschutzwände und –wälle vorgesehen. Daneben kommt es durch die geplanten Ortsumgehungen zu Entlastungswirkungen in den Ortslagen.

Zudem wurde für das Ausbauvorhaben eine Berechnung der Luftschadstoffkonzentrationen entsprechend den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen – RLuS 2012 durchgeführt. In die Betrachtung sind die Grenzwerte der 39. BImSchV eingeflossen. Generell ist festzustellen, dass die Zusatzbelastung gering ist gegenüber der bereits bestehenden örtlichen Vorbelastung und somit nur einen geringen Einfluss auf die Gesamtbelastung hat. Insgesamt wurde ermittelt, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV bereits am Fahrbahnrand eingehalten werden. Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffbelastungen sind daher nicht erforderlich.

8.1.2 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie

Für die Planungsabschnitte der E 233 wurden bzw. werden derzeit Fachbeiträge gemäß WRRL zur Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den wasserrechtlichen Anforderungen erarbeitet bzw. beauftragt. Ergebnisse liegen mit Ausnahme von Planungsabschnitt 1 noch nicht vor.

PA 1

Für PA 1 kommt der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie zu dem Schluss, dass der Ausbau der E 233 dem Verschlechterungsverbot und den Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands / Potenzials der

- Oberflächenwasserkörper Ems Meppen-Wehr Herbrum (03002), Goldbach (03009), Wesuweer Schloot (03010), Bullerbach (03008) und Nordradde in Meppen (03012) sowie
- der Grundwasserkörper Mittlere Ems Lockergestein links (37_01), Mittlere Ems Lockergestein rechts 2 (37_03) und Hase Lockergestein(36_05) rechts

nicht entgegensteht.

Unter Berücksichtigung der im LBP festgesetzten Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen und sonstiger Hinweise zum bauzeitlichen Gewässerschutz sowie unter Beachtung der einschlägigen Regelwerke und gesetzlichen Vorgaben, können die Auswirkungen auf die genannten Wasserkörper gemäß EG-WRRL weitestgehend gemindert oder neutralisiert und langfristig nachteilige Auswirkungen, die durch die temporäre Bauphase oder die erweiterten Anlagen hervorgerufen werden können, ausgeschlossen werden.

Das Verschlechterungsverbot der EG-WRRL bzw. § 27 Abs. 2 Nr. 1 und § 47 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG bleibt gewahrt und die Zielerreichung und Maßnahmen der Bewirtschaftungspläne 2015 bis 2021 bzw. 2027 gemäß EG-WRRL bzw. § 27 Abs. 2 Nr. 2 und § 47 Abs. 2 WHG werden durch das Vorhaben nicht gefährdet und stehen diesen nicht entgegen.

8.1.3 Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Die Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14ff BNatSchG) werden in allen Planungsabschnitten erfüllt. Mit den in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen können in allen Planungsabschnitten sämtliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ausgeglichen oder ersetzt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet werden.

Auf Grundlage der Prognose der Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen verbleiben voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Für den gesamten Ausbaubereich der E 233 wurde ein **Vernetzungskonzept** erstellt. Dieses hat zum Ziel, die großräumigen Raum- und Mobilitätsansprüche von bedeutsamen Populationen bzw. Metapopulationen zu gewährleisten. Es betrachtet die geplante E 233 abschnittsübergreifend und zusammenhängend zwischen der Anschlussstelle an der A 31 (Meppen) und der Anschlussstelle an der A 1 (Emstek).

Auf Grundlage der faunistischen Kartiererergebnisse, des Vernetzungskonzeptes sowie der Kenntnis bestehender Lebensraumverbundbeziehungen wurden für die Straßentrasse multifunktionale Querungsbauwerke vorgesehen, die sowohl verschiedene Artengruppen als auch anderweitige Funktionen (z. B. Wirtschaftswege, Gewässerdurchlässe) berücksichtigen.

PA 1

Die Trasse der E 233 quert in PA 1 das Überschwemmungsgebiet der Ems. Der Retentionsraumverlust an der Ems kann durch Neuschaffung von Retentionsraum im Bereich des Altarms Versen kompensiert werden.

Es kommt insgesamt zu einer Inanspruchnahme von 6,26 ha nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen. Durch Ausgleichsmaßnahmen können sämtliche in Anspruch genommenen gesetzlich geschützten Biotope in einem Verhältnis von mindestens 1 : 1 und in gleicher Art und Weise wiederhergestellt werden.

Vom Vorhaben betroffene besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft nach §§ 23-29 BNatSchG sind das NSG „Wesuweer Moor“, das NSG „Versener Heidesee“ und das LSG „Natura 2000-Emsauen von Salzbergen bis Papenburg“.

PA 2

Durch den Bau der Trasse der E 233 kommt es zu einem Verlust von Retentionsraum an der Nord- und Mittelradde (Überschwemmungsgebiete „Nordradde“ und „Mittelradde/Hase“). Die betroffenen Funktionen werden im Verhältnis von mindestens 1:1 wiederhergestellt.

Im Bereich der Wasserschutzzone III A des Wasserschutzgebiets Meppen Kossen-Tannen (km 215+230 bis km 217+620), ist ein Eindringen des Straßenoberflächenwassers in den Grundwasserleiter zu verhindern, die Anforderungen der RiStWag sind einzuhalten.

Es kommt zu einer Inanspruchnahme von 1,27 ha nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen. Vom Vorhaben betroffene besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft nach §§ 23-29 BNatSchG sind geschützte Landschaftsbestandteile (0,4 ha). Die Verluste werden im Verhältnis von mindestens 1:1 kompensiert.

PA 3

In Planungsabschnitt 3 kommt es zu einer Inanspruchnahme von 0,34 ha nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen. Vom Vorhaben betroffene besonders geschützte Teile von Natur und Landschaft nach §§ 23-29 BNatSchG sind geschützte Landschaftsbestandteile (0,42 ha). Es wird eine Kompensation mindestens im Verhältnis 1:1 angestrebt.

Nördlich Haselünne im Bereich von Bau-km 302+430 bis 303+650 schneidet die Trasse das geplante WSG Haselünne-Stadtwald. In diesem Bereich ist ein Eindringen von Schmutz und Schadstoffen aus dem Straßenverkehr in den relevanten Grundwasserleiter zu verhindern. Die Straßenverkehrsanlagen sind hier gemäß den Anforderungen der RiStWag zu gestalten.

PA 4

In PA 4 wird das Landschaftsschutzgebiet „Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße Lönigen – Elbergen“ im nördlichen Bereich von der geplanten Trasse überplant (direkter Flächenverlust; das Grabhügelfeld ist nicht betroffen). Außerdem kommt es zu einem Verlust von nach § 22 NAGBNatSchG geschützten Wallhecken in einem Umfang von 0,80 ha, für die eine Kompensation durch Wiederherstellung/Neuschaffung in mindestens dem gleichen Umfang angestrebt wird.

PA 5

In PA 5 werden keine besonders geschützten Teile von Natur und Landschaft nach §§ 23-29 BNatSchG vom Vorhaben betroffen.

Es kommt zu einer Inanspruchnahme von 1,37 ha nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen, die im gleichen Verhältnis kompensiert werden sollen.

PA 6

In PA 6 kommt es zu einer Inanspruchnahme von 0,03 ha nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen, die durch Ausgleichsmaßnahmen in einem Verhältnis von mehr als 1 : 2 kompensiert werden. Bei den vom Vorhaben betroffenen besonders geschützten Teilen von Natur und Landschaft nach §§ 23-29 BNatSchG handelt es sich um geschützte Landschaftsbestandteile (Wallhecken, Schutz nach § 22 NAGBNatSchG) in einem Umfang von 0,18 ha, die ebenfalls durch Wiederherstellung/ Neuschaffung (Verhältnis > 1 : 3) kompensiert werden.

PA 8

Das Überschwemmungsgebiet der Soeste wird von der E 233 zwischen Bau-km 801+300 und Bau-km 802+600 berührt. Ein Retentionsverlust ist durch den Ausbau in nordöstliche Richtung nicht gegeben. Der Durchlass der Soeste wird entsprechend aktueller Hochwasserereignisse bemessen.

In PA 8 gehen ca. 1 ha gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und § 24 Abs. 2 NAGBNatSchG verloren, weitere 1,24 ha gesetzlich geschützte Waldbiotope werden durch Waldanschnitt beeinträchtigt. Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen vollständig ausgeglichen.

In geringen Umfang (0,01 ha) sind Wallhecken betroffen, die als geschützte Landschaftsbestandteile gemäß § 22 Abs. 3 NAGBNatSchG geschützt sind. Die Beeinträchtigungen werden durch eine Neuanlage von Wallhecken (0,12 ha) vollständig ausgeglichen.

Das Westende der Ausbaustrecke verläuft auf rund 200 m, die Ausbaubereiche des Hohen Weges auf rund 900 m im Bereich des Naturparks Wildeshauser Geest. Das Vorhaben steht aufgrund der geringen Raumbeanspruchung sowie der Anlehnung an vorhandene Infrastrukturen den Zielen und Zwecken des Naturparks nicht entgegen.

8.2 Berücksichtigung öffentlicher und privater Belange

Erforderliche Folgemaßnahmen nach Waldrecht (**Ersatzaufforstungen** in einem Verhältnis von mindestens 1:1) wurden bzw. werden im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt und in die jeweiligen Maßnahmenkonzepte integriert.

Dem **Abfallrecht** wird insbesondere bei der Durchführung der Baumaßnahme hinsichtlich der Beachtung bestehender gesetzlicher Regelungen entsprochen.

Bezüglich des **Denkmalschutzes** handelt es sich in Teilbereichen um Gebiete mit hohem archäologischem Potenzial. Für den Fall, dass im Zuge der Baumaßnahmen bedeutende archäologische Bodenfunde getätigt werden, sind diese gemäß Niedersächsischem Denkmalschutzgesetz unverzüglich der Denkmalbehörde anzuzeigen. In PA 6 wird ein historischer Granit-Kilometerstein (Baudenkmal) bei Bau-km 601+700 im Vorfeld der Baumaßnahme gesichert, geborgen und an einen geeigneten Standort in Trassennähe versetzt.

In allen Planungsabschnitten sind **Vorranggebiete der Raumordnung** sowie Vorsorge-/Vorbehaltsgebiete betroffen. Allerdings ist die E 233 in der zeichnerischen Darstellung des Landes-Raumordnungsprogramms 2012 zwischen der A 31 und der A 1 bereits als Vorranggebiet „Hauptverkehrsstraße, vierstreifig“ ausgewiesen. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) der Landkreise Emsland (2010) und Cloppenburg (2005) wird das Vorhaben konkretisiert und begründet.

In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind zudem in den einzelnen Planungsabschnitten folgende Vorranggebiete betroffen:

- PA 1: Vorranggebiete für Natur und Landschaft: Vesuweer Heidesee, Borkener Paradies, Altarme Versen und Roheide Ost, Dreiecksee, Waldbereich Papenbusch
- PA 2: Vorranggebiete für Natur und Landschaft: Dörgener Moor, Lahrer Moor, Tal der Mittelradde, Haseschleifen mit den im Zusammenhang stehenden Flächen, Tal der Nordradde nördl. der vorhandenen E 233
Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung: vom Schlagbrückener Weg in östliche Richtung bis zum Moorweg mit dem Wasserwerk Kossen-Tannen
- PA 3: Vorranggebiet Natur und Landschaft: Bereich Hase einschl. Altarme südöstlich Eltern, Südradde
Vorranggebiet für Hochwasserschutz: Niederung der Hase und Niederung der Südradde
Vorranggebiet für die Trinkwassergewinnung mit Wasserwerk: nördlich von Haselünne
Vorranggebiet industrielle Anlagen und Gewerbe: im Norden von Herzlake und südöstlich von Flechum
- PA 4: Vorranggebiet für die ruhige Erholung in Natur und Landschaft: Wald Burlagsberge
- PA 5: Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung: gesamtes Untersuchungsgebiet
Vorranggebiet für Erholung: Oldenburger Fuhrenkamp

- PA 6: Vorranggebiet für Trinkwassergewinnung: überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes
- PA 8: Vorranggebiet für industrielle Anlagen: Bereich des Ecoparks
Vorranggebiete für Natur und Landschaft: östlich Cloppenburg

Im Landkreis Emsland (PA 1 bis 3) wird eine Änderung des RROP angestrebt. Zielsetzung der Änderung ist die raumordnerische Festlegung der geplanten, in vier Bereichen von den bisherigen Festlegungen des RROP 2010 abweichenden Trassenführung der E 233 in den Planungsabschnitten (PA) 2 (Meppen (B 70) bis westlich Haselünne) und PA 3 (westlich Haselünne bis Kreisgrenze Emsland-Cloppenburg). Im Zuge des Änderungsverfahrens wurde gemäß § 9 des Raumordnungsgesetzes (ROG) eine Umweltprüfung durchgeführt. Insgesamt zeigt die für jeden Änderungsbereich durchgeführte Alternativenprüfung, dass die beabsichtigte E 233-Trassenführung mit deutlichen Vorteilen gegenüber der derzeit im RROP 2010 festgelegten Trasse verbunden ist. Bei ihr handelt es sich um die konfliktärmste und insgesamt geeignetste aller Vergleichsvarianten einschließlich der im RROP 2010 dargestellten Trasse. Mit der Übernahme der geänderten Trassenführung in das RROP würden die o.g. raumordnerischen Konflikte mit den in den Änderungsbereichen betroffenen Vorranggebieten gelöst werden.

In PA 4 sind **Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete** erforderlich. Neben den landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Gestaltung des Straßenraumes wird sowohl durch die Anordnung von Lärmschutzwällen als auch durch die Anlage von Fledermaussperreinrichtungen als Wälle die Trasse im Abschnitt zwischen Station 405+670 bis Station 408+520 gut in die bebauten Gebiete eingepasst. Die Trasse und die Fahrzeuge werden hierdurch in diesem Bereich von außen abgeschattet.

Die **landwirtschaftliche Betroffenheit** wurde im Rahmen von Fachbeiträgen behandelt. Potenzielle Existenzgefährdungen können voraussichtlich in allen Planungsabschnitten durch Flächentausch (z.T. Ersatzflächen des Landkreises) ausgeglichen werden. In PA 5 und PA 6 sind aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus voraussichtlich keine Existenzgefährdungen zu erwarten. In den Planungsabschnitten mit längeren Neubauabschnitten (PA 1, PA 2, PA 3, PA 4) werden Flurbereinigungsverfahren durchgeführt, auch in den PA 5 und PA 6 ist die Durchführung von Unternehmensflurbereinigungsverfahren vorgesehen.

Außerdem können die wesentlichen Wegeverbindungen erhalten oder wiederhergestellt und Erschließungen sichergestellt werden.

9 Ergebnis der Vorausschau der Genehmigungsfähigkeit

Grundvoraussetzung für die Planfeststellung jeden Abschnittes der E 233 ist eine eingehende Darstellung der Genehmigungsfähigkeit der Trasse über alle Planungsabschnitte des Gesamtvorhabens im Sinne einer „positiven Vorausschau“. Dem Vorhaben dürfen insbesondere aus der Bewältigung der durch das Gesamtvorhaben betroffenen Natura 2000-Gebiete sowie der artenschutzrechtlichen Belange keine unüberwindbaren rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegenstehen.

Für die vorgelagerte Planungsebene (**Linienfindung**) ist für die einzelnen Planungsabschnitte festzustellen, dass bei der Ermittlung der Vorzugstrasse in der UVS die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes und des Artenschutzes im Hinblick auf die späteren Rechtsfolgen einer Abweichungs- bzw. Ausnahmeprüfung in ausreichendem Maße berücksichtigt wurden.

Zur Erfüllung der Anforderungen zum Schutz des europäischen Netzes **Natura 2000** sind in PA 1 und PA 2 im Zuge der Entwurfsplanung detailliert ausgearbeitete FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt worden. FFH-Vorprüfungen wurden in PA 3 und PA 4 erstellt. In den Planungsabschnitten 5, 6 und 8 sind keine Natura 2000-Gebiete betroffen. Aufgrund der durchgeführten FFH-Verträglichkeits- und FFH-Vorprüfungen sowie der FFH-Abweichungsprüfung in PA 1 für die von der E 233 betroffenen Natura 2000-Gebiete ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Gebietsschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig.

Zur genehmigungsrechtlichen Abhandlung des besonderen **Artenschutzes** wurde in jedem Planungsabschnitt der E 233 ein Artenschutzbeitrag erstellt. Aufgrund der darin je Abschnitt durchgeführten Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG sowie der Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist das Vorhaben im Hinblick auf den europäischen Artenschutz abschnittsübergreifend zulassungsfähig.

Im Gegensatz zum europäischen Gebiets- und Artenschutz sind die **weiteren Umweltbelange** sowie weitere private oder öffentliche Belange grundsätzlich der planerischen Abwägung zugänglich und können somit i.d.R. kein unüberwindbares Planungshindernis darstellen.

Somit stehen nach derzeitigem Kenntnisstand der Genehmigungsfähigkeit des vierstreifigen Ausbaus der E 233 keine unüberwindbaren rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegen.