



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Osnabrück

## Anlage 2

Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördlich Osnabrück) Vermerk vom 13. Juli 2007 – 2. Arbeitskreissitzung

### **Thema: Verkehrsuntersuchung zum Lückenschluss der A 33** **Vortragender: Peter Lubrich, Pöyry Infra Traffic GmbH, Hamburg**

Das Ziel der Untersuchung war die Darstellung und Bewertung der verkehrlichen Wirkungen der geplanten Baumaßnahme "A 33n" zwischen der B 51n und der A 1.

Dazu wurde für das Untersuchungsgebiet das Verkehrsgeschehen in einem EDV-basierten Verkehrsmodell analysiert.

In dem Verkehrsmodell wird das Verkehrsverhalten mathematisch abgebildet, indem die Verkehrsnachfrage (d.h. Dimension und geographische Verteilung aller Fahrtwünsche) dem Verkehrsangebot (d.h. Straßeninfrastruktur) zugewiesen wird. Hierbei wurden folgende Szenarien betrachtet:

- Analysefall 2005 (Ist-Zustand des Verkehrs)
- Prognosenullfall 2020 (Prognosezustand des Verkehrs unter Annahme, dass die A 33n nicht gebaut wird)
- Prognosenull-"Plus"-Fall 2020 (Prognosezustand des Verkehrs unter Annahme, dass die A 33n nicht gebaut, dafür die A 30 zwischen den Kreuzen Lotte/Osnabrück und Osnabrück-Süd sechsstreifig ausgebaut wird)
- Prognoseplanfall 2020 (Prognosezustand des Verkehrs unter Annahme, dass die A 33n gebaut wird)

Das Ergebnis der Studie waren Prognosen zu Streckenbelastungen, Verlagerungseffekten und Kapazitätsnachweise.

Als Eingangsdaten der Studie dienten:

- Strukturdaten und Prognosen der statistischen Ämter zu Abschätzung der zukünftigen Verkehrsnachfrage
- Bauleitplanungen der Kommunen zur Abschätzung neuer Verkehrserzeuger
- Zähldaten aus manuellen und maschinellen Zählungen zur Bestimmung der Verkehrsstärken im Ist-Zustand
- Ergebnisse einer Befragung der Kfz-Führer zur Feststellung der Fahrtquellen und -ziele
- Daten zur Nachfrage im Fernverkehr aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003
- Externe Verkehrsstudien zum Abgleich

Die Modellierung des Untersuchungsraumes erfolgte durch Einteilung in sog. Verkehrszellen, die durch statistische Bezirke (Stadtteile bzw. Gemeindegrenzen) und - außerhalb des Untersuchungsraumes - durch sog. Fernverkehrszellen definiert wurden.

Zu dem modellierten Verkehrsnetz zählen alle Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen sowie wichtige Kreisstraßen im Untersuchungsgebiet.

Die nachfolgend genannten Verkehrsstärken sind querschnittsbezogene durchschnittliche Ganztageswerte an Werktagen.



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Osnabrück

## **Anlage 2**

Seite 2

### Fazit zum Analysefall 2005:

Im Ist-Zustand sind die am stärksten belasteten Straßen die A 1 westlich von Osnabrück (ca. 50.000 bis 60.000 Kfz/24h) und die A 30 südlich von Osnabrück (ca. 55.000 bis 75.000 Kfz/24h). Bei der A 30 ist ein Großteil des Verkehrs dem Nah-/Regionalverkehr (Pendlerströme) zuzuordnen.

Die A 33 südlich von Belm erfährt ca. 22.000 bis 30.000 Kfz/24h, die B 68 als Stadtzubringer ist mit ca. 30.000 bis 43.000 Kfz/24h belastet.

### Fazit zum Prognosenufall 2020:

Die größten Verkehrszunahmen im Vergleich zum Ist-Zustand treten entlang der A 1 auf (ca. +27%), vor allem bedingt durch Wachstum im Fernverkehr. Die A 30 tritt an ihre Kapazitätsgrenzen, so dass das Wachstum hier begrenzt wird (ca. +3 bis +14%). Durch den Ausbau der B 51n und des Lückenschlusses der A 33 bei Bielefeld entstehen auf der A 33 durch die verbesserte Netzsituation Zuwächse von ca. +27%. Aufgrund der Kapazitätsgrenzen der A 30, der verbesserten Netzsituation der A 33/B 51n sowie aufgrund des strukturellen Wachstums erfahren die Landesstraßen nordöstlich von Osnabrück überproportionale Verkehrszuwächse (ca. +68% auf der L 109).

### Fazit zum Prognosenufall-"Plus"-Fall 2020:

Die größten Zuwächse im Vergleich zum Prognosenufall treten aufgrund der Kapazitätserhöhung entlang der A 30 südlich von Osnabrück auf (ca. +9 bis +12%). Dieser Zuwachs setzt sich jedoch nur bedingt auf der anschließenden A 1 (ca. +5%) fort. Es zeigt sich, dass der Ausbau der A 30 für die Routenwahl des Fernverkehrs keine große Wirkung hat und dass vorwiegend Nah-/Regionalverkehre aus den nachgeordneten Straßen auf die A 30 verlagert werden. Dementsprechend zeigen sich diffuse, kaum spürbare korridorbezogene Verkehrsentlastungen in den Ortsdurchfahrten (u.a. minus 6% auf der B 68 nördlich des Stadtringes) und in den Landesstraßen nordöstlich von Osnabrück.

### Fazit zum Prognoseplanfall 2020:

Die neue Trasse der A 33 nimmt 30.000-31.000 Kfz/24h auf. Es zeigen sich dementsprechend Entlastungen auf den Alternativrouten (u.a. ca. -19% auf der B 68 nördlich des Stadtringes). Die Analyse der Quellen und Ziele derjenigen Fahrten, die den Neubauabschnitt der A 33 in Anspruch nehmen, zeigt, dass die A 33 sowohl für Regional- als auch für Fernverkehre attraktiv ist. Somit fungiert der Lückenschluss als Sammler für Regionalverkehre (u.a. auf der Relation Belm bis Bramsche) und als Fernverkehrsverbindung auf der Relation Bielefeld bis Bremen. Des Weiteren verstärkt der Lückenschluss die Wirkung der Autobahnen A 1, A 30 und A 33 als Stadtring, so dass vor allem Pendlerströme einen verbesserten Zugang zum Schnellstraßennetz erhalten.



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Osnabrück

## Anlage 3

Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördlich Osnabrück) Vermerk vom 13. Juli 2007 – 2. Arbeitskreissitzung

### **Thema: Umweltrisikoeinschätzung (URE) zur sog. „Ostvariante“ Vortragender: Michael Kasper, Kortemeier & Brokmann**

Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen ist bei allen untersuchten Hauptvarianten mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Aus der Rechtssystematik des § 34 BNatSchG ergibt sich somit die Verpflichtung zur Prüfung zumutbarer Alternativen. Diese sind auch im Zusammenhang mit der Einstufung des Projektes im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als „Projekt mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ zu prüfen.

Der sechsstreifige Ausbau der A 30 stellt keine verkehrliche Alternative dar. Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die verkehrlichen Ziele, die laut BVWP mit dem Neubau der A 33 verbunden sind, durch einen Ausbau der A 30 zwischen dem Kreuz Osnabrück-Süd (A 33/ A 30) und dem Lotter Kreuz (A 1/ A 30) nicht erreicht werden. Um den Prüfanforderungen des BNatSchG und des BVWP gerecht zu werden, hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Osnabrück, eine Trassierungsvariante entwickelt, welche ohne Querung eines FFH-Gebietes von der A 33/ B 51 (OU Belm) bis zur A1 geführt werden kann (sog. „Ostvariante“).

Die Trassenführung weicht deutlich von dem im BVWP dargestellten Korridor ab. Zur Einschätzung der mit der Ostvariante ggf. verbundenen Umweltrisiken wurde auf der Maßstabebene des BVWP eine Umweltrisikoeinschätzung (URE) durchgeführt. Die URE stellt mit dem „Umweltrisiko“ den Konfliktgrad des Vorhabens mit den Umweltbelangen fest. Sie erfolgt nach bundesweit einheitlichen Vorgaben. Der Bearbeitungsmaßstab liegt allgemein zwischen 1:25.000 und 1:300.000, daher erfolgen Analysen und Bewertungen wesentlich standardisierter und abstrakter als bei Umwelt- und FFH-Verträglichkeitsprüfungen.

Die URE setzt sich zusammen aus:

1. der Raumanalyse und Bewertung des umweltbezogenen „Raumwiderstands“ und des Vorhandenseins von Natura 2000-Gebieten,
2. der Beurteilung der Wirkungen des Vorhabens durch Bestimmung der „Maßnahmenintensität“ und
3. der Ermittlung des „Umweltrisikos“ sowie der Einschätzung der FFH-Verträglichkeit.

Zu den Raumwiderstandskriterien zählen ausgewiesene Schutz- und Restriktionskategorien (einschließlich der Natura 2000-Gebietskategorien und umweltbezogener raumordnerischer Ziele) sowie Zustands- und Bedeutungsmerkmale der Schutzgüter (z. B. Landnutzung, naturschutzfachlich wertvolle Bereiche).

Das Umweltrisiko ermittelt sich aus dem Raumwiderstand und der zu erwartenden Maßnahmenintensität. Da es sich um den Neubau einer Bundesautobahn mit hohem Anteil an Einschnitten und Dammlagen handelt, ist die Maßnahmenintensität als sehr hoch einzustufen. Der Raumwiderstand innerhalb des Ostkorridors beträgt auf über 60 % der Fläche „hoch“ und auf über 30 % „sehr hoch“. Die hohen Raumwiderstände ergeben sich aus der Überlagerung von Siedlungsgebieten, den Zonen I und II der Wasserschutz- und Wassergewinnungsgebiete, Naturschutzgebieten, der großflächigen Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet und Naturpark sowie dem FFH-Gebiet.



## Anlage 3

Seite 2



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Osnabrück

Die rechnerische Ermittlung des Umweltrisikos der „Ostvariante“ der A 33 entsprechend den Vorgaben des BMVBW (2003) ergab auf Grund des hohen und sehr hohen Raumwiderstandes die maximale Risikostufe „sehr hoch“. Mit einem Anteil von 93,6 % an Flächen mit sehr hohem Umweltrisiko liegt die Variante im obersten Spektrum der Wertskala, die von 20 bis 100 % reicht. Eine Heraufsetzung der Umweltrisikostufe, z.B. weil bestimmte Risiken noch nicht ausreichend erfasst sind, ist damit prinzipiell nicht möglich.

Die URE kommt zu dem Ergebnis, dass der Ostkorridor mit einem sehr hohen Umweltrisiko verbunden ist.



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Osnabrück

## Anlage 4

Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördlich Osnabrück) Vermerk vom 13. Juli 2007 – 2. Arbeitskreissitzung

### **Thema: FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen** **Vortragender: Michael Kasper, Kortemeier & Brokmann**

Für folgende im Einwirkungsbereich der geplanten A 33 liegende Natura 2000-Gebiete wurde eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt:

1. DE 3614-331 „Mausohr-Wochenstubengebiet Osnabrücker Raum“
2. DE 3614-332 „Kammolchbiotop Palsterkamp“
3. DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“.

Als Grundlage für die FFH-VP wurden die für die jeweiligen Gebiete maßgeblichen Erhaltungsziele zwischen der zuständigen unteren Naturschutzbehörde und dem NLWKN verbindlich abgestimmt. Dabei wurden für alle Arten und Lebensraumtypen Erhaltungsziele formuliert, anhand derer die Erheblichkeit möglicher Beeinträchtigungen prognostiziert werden kann.

Mit der FFH-VU werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete auf der Ebene Linienplanung/Raumordnungsverfahren bewertet und die Entscheidungen für das nachfolgende Planungsverfahren vorbereitet. Über die Zulässigkeit des Vorhabens wird im Planfeststellungsverfahren entschieden.

#### **Zu 1) DE 3614-331 „Mausohr-Wochenstubengebiet Osnabrück Raum“.**

Das FFH-Gebiet umfasst die Wochenstuben des Großen Mausohrs in den Kirchtürmen von Engter und Belm. Die Kolonien hatten im Jahr 2006 eine Größe von 470 Individuen (Engter) bzw. 278 Individuen (Belm).

Primäres Erhaltungsziel ist dabei der Erhalt und die Förderung einer stabilen Mausohr-Teilpopulation in der derzeitigen Größenordnung oder größer. Für die Bestimmung der tatsächlich durch den geplanten Autobahnneubau entstehenden Beeinträchtigungen ist ausschließlich eine Prognose im Hinblick auf das Erhaltungsziel „Erhalt der Funktionsbeziehungen zwischen Sommerquartier und Nahrungshabitaten“ ausschlaggebend. Alle übrigen Erhaltungsziele des Schutzgebietes beziehen sich auf die Habitatqualität der Wochenstuben an sich. Aufgrund der Entfernung der Trassenvarianten zu den Wochenstuben Belm und Engter sind direkte Einflüsse auf die Wochenstuben im Vorfeld auszuschließen.

Die Ergebnisse der weiterführenden Untersuchungen zeigen, dass der Anteil Tiere aus der Wochenstube in Belm, die den möglichen Trassenkorridor als Jagdgebiet nutzen, äußerst gering ist. Eine Beeinträchtigung dieser Kolonie durch den geplanten Bau der Autobahn kann somit im Vorfeld ausgeschlossen werden.

Für die Wochenstube in Engter ergeben sich bezüglich der Abflüge aus dem Kirchturm klare Präferenzen zu südlichen und östlichen Flugrouten. Zählungen an den Abflugwegen haben dabei ergeben, dass etwa 20-25 % der Kolonie aus Engter das Untersuchungsgebiet der UVS und somit einen möglichen Trassenkorridor der geplanten Autobahn aufsuchen. Entweder liegen ihre Jagdgebiete dort direkt oder sie queren den Raum auf dem Weg in Richtung weiter südlich gelegener Jagdgebiete.



## Anlage 4

Seite 2



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Osnabrück

Beeinträchtigungen auf die Wochenstube in Engter entstehen dem entsprechend durch Zerschneidungen dieser Flugrouten und eine damit verbundene Einschränkung der Nutzbarkeit von Jagdlebensräumen sowie durch eine angenommene Erhöhung des Mortalitätsrisikos im Bereich der Trassenvarianten. Generell kann festgestellt werden, dass der Waldbereich des Wiehengebirges in Ost-West-Richtung als eine Flugroute zu betrachten ist, die nicht näher eingegrenzt werden kann. Beeinträchtigungen können insofern nur auf den gesamten Wald und nicht im Hinblick auf einzelne Flugwege ausgemacht werden. Demzufolge gilt folgende Aussage: Je weiter die Trassenvariante im Süden liegt, desto weniger Tiere aus der Wochenstube in Engter müssen diese Trasse auf dem Weg in ihre Jagdgebiete queren **und** desto weniger Jagdgebiete können nur noch eingeschränkt genutzt werden. Sehr hohe Beeinträchtigungen sind demnach für die Trassenvarianten II, IV und V zu erwarten, hohe Beeinträchtigungen für die Varianten I und III. In jedem Fall sind für alle betrachteten Trassenvarianten die Beeinträchtigungen als erheblich im Hinblick auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes einzustufen.

Aufgrund der nicht näher einzugrenzenden Flugrouten innerhalb des Waldbereiches sind konkrete Quermöglichkeiten der geplanten Autobahn derzeit nicht genau zu platzieren. Hinzu kommt, dass es Prognoseunsicherheiten hinsichtlich der Wirksamkeit von Querungshilfen für Fledermäuse gibt. In Frage kommen hier neben Unter- und Überführungen vor allem Grünbrücken und Überflughilfen in Form von Wänden oder Pflanzriegeln. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung führen in jedem Fall zu einer Minderung von Beeinträchtigungen. Der Grad der Wirksamkeit ist jedoch derzeit wissenschaftlich nicht abschließend zu belegen, so dass der so genannte „worst-case-Fall“ angenommen werden muss (vgl. auch das Urteil des BVerwG 9 A 20.05 zur A 143 Westumfahrung Halle).

Insgesamt gesehen verbleibt für alle Trassenvarianten ein mindestens hoher Beeinträchtigungsgrad und somit eine erhebliche Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet DE 3614-331 „Mausohr-Wochenstuben im Osnabrücker Raum“ im Hinblick auf die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile. Die Varianten II, IV und V sind als die unter FFH-Gesichtspunkten schlechteren zu beurteilen, es folgen in gleichrangigem Abstand die Varianten I und III als „relativ günstigste“.

### **Zu 2) DE 3614-332 „Kammolchbiotop Palsterkamp“**

Das FFH-Gebiet umfasst eine Flächengröße von 63,36 ha. Es liegt in Teilen auf dem Stadtgebiet von Osnabrück und in Teilen auf dem Gebiet der Gemeinde Belm, Landkreis Osnabrück. Das Gebiet wird zu 90 % von Wald bestockt. Bei den Wäldern handelt es sich um naturnahe Laubwaldbestände, Mischwälder und Fichtenforste mittleren bis z.T. hohen Bestandsalters.

Die Aufnahme des Gebietes in die Gebietskulisse Natura 2000 des Landes Niedersachsen erfolgte auf der Grundlage des Nachweises von 52 Individuen des Kammolches aus dem Jahr 1997. Der Nachweis bezieht sich auf das Gewässer Nr. 58, einem als Naturdenkmal unter Schutz gestellten Waldtümpel innerhalb des Gebietes. In den vollständigen Gebietsdaten (NLWKN 2006) sind neben dem Kammolch keine weiteren Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie benannt.

Zu den im Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-Richtlinie gehören gemäß Datenbogen der Hainsimsen-Buchenwald (9110), der Waldmeister-Buchenwald (9130) und der subatlantische oder mitteleuropäische Stieleichenwald oder Hainbuchenwald (9160).





## **Anlage 4**

Seite 3

Primäres Ziel für die Arten nach Anhang II der Richtlinie ist der Erhalt und die Förderung einer stabilen Kammmolchpopulation in der derzeitigen Größenordnung oder größer. Bezogen auf die Habitatqualität (Reproduktionsgewässer), den Landlebensraum, die Vernetzung (Genaustausch mit anderen Populationen) und nutzungsbedingte Beeinträchtigungen sind die Ziele weiter konkretisiert. Die Erhaltungsziele für die Lebensraumtypen nach Anhang I der Richtlinie beziehen sich auf den Erhalt und die Entwicklung naturnaher, strukturreicher, möglichst großflächiger und unzerschnittener Wälder der genannten Lebensraumtypen. Sie sollen die Voraussetzung als Lebensraum stabiler Populationen der für sie charakteristischen Arten bieten.

Im Ergebnis der Untersuchungen wird der Gesamtbestand der Population innerhalb des FFH-Gebietes auf über 100 Individuen geschätzt. Als Reproduktionsgewässer wird ausschließlich das Gewässer Nr. 58, der als Naturdenkmal geschützte Waldtümpel genutzt. Als bevorzugte Landlebensräume sind die naturnahen Laubwaldbestände im westlichen Teil des FFH-Gebietes anzunehmen. Sie liegen in einer Entfernung von bis zu 300 m zum Reproduktionsgewässer. Als bedeutsam für den Genaustausch mit Kammmolchpopulationen außerhalb des FFH-Gebietes wird das Gewässer Nr. 56 eingestuft. Bei der Untersuchung in 2006 wurden hier insgesamt 235 Individuen nachgewiesen. Das Gewässer liegt in einer Entfernung von rd. 600 m zum Gewässer Nr. 58. Etwa  $\frac{1}{4}$  der Individuen wanderten aus westlicher Richtung auf das Gewässer zu. Ein Teil der Landlebensräume der Population dürfte somit innerhalb des FFH-Gebietes liegen. Ein funktionaler Zusammenhang zwischen den Vorkommen (Genaustausch, Jahreslebensräume) ist damit anzunehmen. Relevante Funktionsbeziehungen zu weiteren Gewässern außerhalb des FFH-Gebietes konnten nicht ermittelt werden.

Die erwarteten Wirkungszusammenhänge zwischen dem geplanten Neubau der A 33 und den für die Erhaltungsziele des Gebietes maßgeblichen Bestandteilen beschränken sich auf die möglichen Beeinträchtigungen der funktionalen Vernetzung der Kammmolchpopulation innerhalb des FFH-Gebiets mit anderen Kammmolchpopulationen im Umfeld.

Aufgrund der ungünstigen Verhältnisse für die Population innerhalb des FFH-Gebiets ist dem Genaustausch mit umliegenden Populationen eine besondere Bedeutung beizumessen. Durch den Verlust von Landlebensräumen und dem Risiko betriebsbedingter Belastungen für das Gewässer Nr. 56 kommt es zu Beeinträchtigungen, welche die Stabilität der Population außerhalb wie auch innerhalb des FFH-Gebietes auf Dauer gefährden können. Art und Umfang der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind jedoch geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen für das Gebiet abzuwenden. Von Bedeutung sind dabei insbesondere die biotopverbessernden Maßnahmen, die zu einer Stabilisierung der Population beitragen. Kumulative Wirkungen die im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erhebliche Beeinträchtigungen erwarten lassen, sind nicht gegeben.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung können bei allen untersuchten Linienführungen erhebliche Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebietes 3614-332 „Kammmolchbiotop Palsterkamp“ ausgeschlossen werden.

### **Zu 3) DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“.**

Das FFH-Gebiet orientiert sich in südlicher und nördlicher Richtung an den Waldstrukturen des Wiehengebirges. In erster Linie sind darin die Waldflächen als Lebensraum des Großen Mausohrs und der Bechsteinfledermaus geschützt. Darüber hinaus sind in den vollständigen Gebietsdaten



## **Anlage 4**

Seite 4

der Kammolch als weitere Art des Anhang II sowie die Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwälder, Sternmieren-Eichen-Hainbuchen-wälder und Auwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* nach Anhang I FFH-Richtlinie aufgenommen. Diese zusätzlich benannten Gebietsbestandteile werden als bedeutend, aber nicht für die Meldung des Gebietes ausschlaggebend eingestuft.

### **Großes Mausohr**

Beeinträchtigungen für das Große Mausohr ergeben sich zum einen durch die Zerschneidung von Funktionsbeziehungen zwischen den Teilhabitaten der Art, zum anderen durch den direkten Verlust und die Zerschneidungen von Jagdhabitaten. Es ergeben sich im Hinblick auf die Trassenvarianten I bis V zugleich für mehrere Erhaltungsziele erhebliche Beeinträchtigungen. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind für das Große Mausohr nur ansatzweise wirksam, da die Flugrouten ausgehend von der Wochenstube in Engter in den Waldbereichen nicht eindeutig einzugrenzen sind. Die Annahme von Querungshilfen für die Tiere im Bereich der Trassenvarianten kann als wahrscheinlich und hinsichtlich der zu erwartenden Beeinträchtigungen als mindernd angesehen werden. Der Grad der Wirksamkeit ist jedoch derzeit wissenschaftlich nicht abschließend zu belegen, so dass unter Vorsorgegesichtspunkten der so genannte „worst-case-Fall“ angenommen werden muss (vgl. auch das Urteil des BVerwG 9 A 20.05 zur A 143 Westumfahrung Halle). Insgesamt verbleiben somit für das Große Mausohr trotz Maßnahmen zur Schadensbegrenzung für alle Trassenvarianten erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele.

### **Bechsteinfledermaus**

Die Erhaltungsziele für die Bechsteinfledermaus beziehen sich neben dem Erhalt der Vernetzungsstrukturen zwischen Jagdgebieten, Baumquartieren und Wochenstube vor allem auf den Erhalt der typischen, als Jagdgebiet besonders geeigneten Waldlebensräume. Beeinträchtigungen durch den Verlust von als Jagdgebiet geeigneten Waldlebensräume können mit Ausnahme der Variante V für alle Varianten als nicht erheblich angesehen werden, da sie außerhalb des Kernkolonieaktionsraumes in Anspruch genommen werden. Erhebliche Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Störung derzeit intakter Funktionsbeziehungen sind mit den Trassenvarianten III, IV und V zu erwarten. Da im Gegensatz zu den Großen Mausohren bei der Bechsteinfledermaus die Flugrouten eindeutiger und auf engerem Raum zu bestimmen sind, können Maßnahmen zur Schadensbegrenzung eher wirken. Überflughilfen sind im Zusammenwirken mit der Unterführung vorhandener Wege und Fließgewässer dazu geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen zu mindern. Für die Bechsteinfledermäuse verbleibt somit eine erhebliche Beeinträchtigung ausschließlich für die Trassenvariante V.

### **Kammolch**

Beeinträchtigungen für den Kammolch können durch die Veränderung der Habitatqualität des Laichgewässers und des zugehörigen Landlebensraumes sowie durch die Funktionsbeeinträchtigung von Vernetzungsbeziehungen zwischen den einzelnen Kammolchgewässern entstehen. Durch den geplanten Bau der Autobahn ist kein Laichgewässer durch die Trassenvarianten direkt betroffen. Es kann jedoch für das Gewässer 4b (ehemaliges Abgrabungsgewässer) aufgrund des geringen Abstands zu den Trassen II, IV und V zu einem Schadstoffeintrag in Gewässer und Landlebensraum kommen. Darüber hinaus sind im Bereich der Variante V Vernetzungsbeziehungen für den Genaustausch zwischen den Gewässern betroffen.





## Anlage 4

Seite 5



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Osnabrück

Durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wie die Errichtung von Amphibienleiteinrichtungen und Durchlässen sowie die Ableitung belasteten Oberflächenwassers können die Beeinträchtigungen auf die Kammmolchpopulation im Gebiet soweit gesenkt werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr zu erwarten sind.

### Lebensraumtypen

Im FFH-Gebiet gibt es Vorkommen der in den vollständigen Gebietsdaten genannten Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwald und Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Erlen- und Eschenauwälder).

Für den Lebensraumtyp Hainsimsen-Buchenwald kommt es ausschließlich durch die Variante V zu einer Flächeninanspruchnahme. Aufgrund der Kleinflächigkeit des Vorkommens muss der Verlust des Lebensraumtyps als erheblich angesehen werden und ist aufgrund langer Entwicklungszeiten nicht durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung zu mindern.

Die Inanspruchnahme von Auenwald mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* im Bereich der Varianten I, III und V führt aufgrund der Bedeutung des Lebensraumtyps für den Biotopverbund ebenfalls zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind bei einem Verlust des Lebensraumtyps auch in diesem Fall nicht wirksam, da eine Wiederherstellung eine Zeitspanne von mindestens 30 Jahren mit sich bringt.

Zum Schutz vor Beeinträchtigungen angrenzender Flächen dieses Lebensraumtyps ist die Anlage von Immissionsschutzpflanzungen und / oder Schutzwänden im Trassenseitenraum sinnvoll.

Insgesamt gesehen verbleibt für alle Trassenvarianten ein mindestens hoher Beeinträchtigungsgrad und somit eine erhebliche Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet DE 3614-334 „Fledermaus-Lebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ im Hinblick auf die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile. Die Variante V ist mit großem Abstand als die unter FFH-Gesichtspunkten Schlechteste zu beurteilen, es folgen in etwa gleichrangigem Abstand die Varianten II und IV sowie als „relativ günstigste“ die Varianten I und III.



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Osnabrück

## Anlage 5

Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördlich Osnabrück) Vermerk vom 13. Juli 2007 – 2. Arbeitskreissitzung

### **Thema: UVS – Auswirkungsprognose/Variantenvergleich** **Vortragender: Michael Kasper, Kortemeier & Brokmann**

Die Ergebnisse des schutzgutübergreifenden Variantenvergleichs zeigen einen deutlichen Vorteil für die Variante IV als Vorzugsvariante. In der Gesamtreihung schließen sich mit Abstand die Varianten II, III und I an, die Variante V erreicht mit einem Nachteil gegenüber Variante I den ungünstigsten Vergleichswert.

Für das Schutzgut Menschen sind Unterschiede hinsichtlich der zu erwartenden Wirkungen insbesondere beim Wohnen erkennbar. Dabei stellt die Variante V den günstigen Vergleichswert mit geringem Abstand zur Variante IV dar, die Varianten I und III sind unter dem Aspekt des Wohnens als ungünstig anzusehen. Der entscheidungserhebliche Unterschied zwischen den südlich verlaufenden Varianten I und III und den weiter im Norden verlaufenden Varianten II, IV und V ist die Intensität der Querung der Streusiedlungen Westerheide, Ostenort, Vor dem Bruche und Kuhkamp. Durch die Varianten I und III und eingeschränkt auch durch die Variante II kommt es dabei zu einer deutlich stärkeren Verlärmung der Siedlungsflächen und der siedlungsnahen Freiräume. Aufgrund der Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte aus der 16. BImSchV und einer eindeutigen Reihung zwischen den einzelnen Varianten wird dem Wohnwert eine besondere Gewichtung in der Entscheidungsfindung zugesprochen.

Im Schutzgut Pflanzen ergibt sich eine deutliche Präferenz für die Variante IV mit einem deutlichen Vorteil vor den Varianten II und III. Den ungünstigsten Vergleichswert besitzen hier die Varianten I und V. Die Variante IV stellt in allen betrachteten Schutzgutkriterien die günstigste Variante dar. Entscheidungserheblich ist dabei insbesondere der aufgrund des langen Verlaufs der Variante durch Nadelwaldbestände vergleichsweise geringe Verlust hochwertiger Biotopstrukturen und die weitgehende Vermeidung einer Zerschneidung von Biotopkomplexen. Darüber hinaus kommt es zu keiner Inanspruchnahme von nach Anhang I der FFH-Richtlinie geschützten Lebensraumtypen. Aufgrund der besonders deutlichen Vorteile für die Variante IV gegenüber den übrigen Varianten kommt dem Schutzgut eine besondere Gewichtung für die Gesamtreihung zu.

Die Varianten II und IV sind im Schutzgut Tiere mit einem Vorteil gegenüber den nächststrängigen Varianten I und III bewertet worden. Den im Verhältnis ungünstigsten Vergleichswert besitzt die Variante V. Die Unterschiede zwischen den Varianten sind insbesondere im Verlauf durch den Niederungsbereich der Nette/Ruller Flut und durch den Waldbereich des Wiehengebirges zu sehen. Sowohl für Amphibien als auch für die Avifauna liegen innerhalb des Niederungsbereiches die hochwertigsten Biotopstrukturen des Untersuchungsgebietes, so dass ein Verlust dieses Lebensraumes besonders schwer wiegt. Zwar werden im Waldbereich des Wiehengebirges mehr Fledermauslebensräume als im Offenland in Anspruch genommen, jedoch liegen dabei die wertvollsten Flächen im Bereich von Laubwald, die insbesondere durch Variante V verloren gehen. Die Beeinträchtigung von FFH-Gebieten sowie die zu erwartenden Konflikte mit dem nationalen und europäischen Artenschutz werden als ein Kriterium innerhalb des Schutzgutes betrachtet. Die entstehenden unmittelbaren Rechtsfolgewirkungen dieser Kriterien werden in eigenständigen Fachbeiträgen (FFH-VU, Fachbeitrag Artenschutz) separat beurteilt. Für die Entscheidungsfindung kommen den Vorteilen der Varianten II und IV eine besondere Gewichtung zu.



## Anlage 5

Seite 2



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Osnabrück

Die Unterschiede zwischen den Varianten stehen beim Schutzgut Boden in engem Zusammenhang mit den unterschiedlichen Trassenlängen und Gradientenlagen. Die Variante I schneidet dabei als kürzeste Variante mit einer Versiegelungsfläche von 29,46 ha als günstigste vor den Varianten II und III ab. Die im Vergleich schlechtesten Varianten sind in diesem Schutzgut die Varianten IV und V. Die größte Flächeninanspruchnahme ist hingegen aufgrund der erforderlichen hohen Dammlagen im Niederungsbereich mit der Variante III verbunden. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Varianten in den zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht deutlich, so dass auf eine besondere Gewichtung des Schutzgutes verzichtet wird.

Für das Schutzgut Wasser mit den Teilschutzgütern Grund- und Oberflächenwasser liegen die Vorteile bei den Varianten III und IV insbesondere in den geringeren Querungslängen der Fließgewässer sowie in der geringeren Durchfahrungslänge der Wasserschutz- und Wasservorranggebiete. Die Varianten I, II und V zeigen keine durchgreifenden Unterschiede im Vergleich zueinander auf. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Varianten in den zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht deutlich, so dass auf eine besondere Gewichtung des Schutzgutes verzichtet wird.

Im Schutzgut Landschaft zeigen sich Vorteile für die Varianten II und IV insbesondere gegenüber den Varianten I und III. Variante III ist aufgrund der hohen Dammlagen im Niederungsbereich der Nette/Ruller Flut und den damit verbundenen visuellen Beeinträchtigungen als besonders ungünstig zu beurteilen. Es wird eine negative Gewichtung für diese Variante in die Gesamtgewichtung eingestellt.

Das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter zeigt Vorteile für die Varianten II, IV und V, wobei die Unterschiede zwischen den Varianten insgesamt nicht so prägnant sind, als dass eine besondere Gewichtung für die Gesamtreihung vorgenommen werden müsste. Konflikte mit der Raumplanung ergeben sich hinsichtlich der Inanspruchnahme von Vorranggebieten für die Rohstoffgewinnung mit allen 5 Trassenvarianten. Dieser Belang wird neben dem Schutzgutkriterium eigenständig in die raumplanerische Beurteilung eingestellt.

Zusammenfassend liegen die entscheidenden Vorteile der **Variante IV** im Vergleich zu den übrigen Varianten insbesondere bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere sowie in einem Vorteil im Teilschutzgut Menschen-Wohnen. Sie ist somit unter UVP-Gesichtspunkten als Vorzugsvariante zu beurteilen.



## Anlage 6



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**  
Geschäftsbereich Osnabrück

Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördlich Osnabrück) Vermerk vom 13. Juli 2007 – 2. Arbeitskreissitzung

**Thema: UVS – Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag**  
**Vortragender: Michael Kasper, Kortemeier & Brokmann**

Insgesamt ist eine abschließende Betrachtung des Themas Artenschutz zum derzeitigen Zeitpunkt und auf der Planungsebene Linienfindung/Raumordnungsverfahren nicht möglich. Die in diesem Fachbeitrag vorgenommenen Bewertungen können immer nur Einschätzungen sein, da es sich um faunistische Kartierungen aus den Jahren 2005 und 2006 (z.T. ältere Daten mitberücksichtigt) handelt. Wie sich die Arten im tatsächlichen Trassenbereich zum Zeitpunkt eines späteren Autobahnbbaus im Gebiet verteilen und wie sich bau-, anlage- und betriebsbedingte Faktoren auf die einzelnen Individuen und/oder auf die Population auswirken, darüber lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässlichen Aussagen treffen. Zu den nicht untersuchten Artengruppen (z.B. Käfer, Tagfalter, Spinnen etc.) können über die ausgewerteten vorhandenen Daten hinaus keine Aussagen getroffen werden.

Im Hinblick auf die Variantenbeurteilung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt sagen, dass für alle Varianten und alle Teilabschnitte des Vorvariantenvergleichs Konflikte mit dem Artenschutz zu erwarten sind. Es gibt in allen Fällen jeweils für mehrere Arten Beeinträchtigungen, die die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG wahrscheinlich erfüllen werden. In der Regel sind jedoch für diese Arten die Voraussetzungen gegeben, um eine Befreiung nach § 62 BNatSchG zu gewähren.

Ergebnis des vorliegenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrages ist, dass für die Variante V Konflikte zu erwarten sind, die eine Befreiung nach § 62 BNatSchG nach derzeitigem Kenntnisstand **nicht** zulassen, da die Planungen den Grundsätzen der Art. 12 und 16 FFH-RL bzw. 5 und 9 VS-RL entgegenstehen:

- **Die Isolation von Quartierbäumen kann sich auf den günstigen Erhaltungszustand der Population der Bechsteinfledermaus auswirken.**
- **Die Beeinträchtigung eines Reviers des Wespenbussards kann sich maßgeblich auf den Erhalt der Gesamtpopulation auswirken.**

Die Konflikte, die für die Arten Mäusebussard und Turmfalke entstehen, erfüllen zwar nach derzeitigem Kenntnisstand ebenfalls die Verbotstatbestände des Art. 5 VS-RL, scheinen jedoch unter fachlichen Gesichtspunkten weniger schwer zu wiegen und im weiteren Planungsverfahren lösbar.

**FAZIT:** Nach derzeitigem Kenntnisstand und auf Grundlage der momentanen Trassenlagen ist nur die Variante V nicht mit den Zielen des Artenschutzes vereinbar.



## Anlage 7

Neubau der A33 von A33/B51n (OU Belm) bis A1 (nördlich Osnabrück) Vermerk vom 13. Juli 2007 – 2. Arbeitskreissitzung

### Thema: Linienplanung zur A 33n

Vortragender: Prof. Dr. Richter, Schnüll Haller und Partner

Grundlage des Entwurfes ist die Straßenkategorie AI nach den derzeitigen Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Netzgestaltung (RAS-N 88) bzw. ASII nach den künftigen Rahmenrichtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN). Bei der A33 handelt es sich um eine Überregionalautobahn.

Als Regelquerschnitt wurde für alle Varianten ein RQ 28 gewählt, der etwa dem vorhandenen Regelquerschnitt der A33 vom AK Osnabrück-Süd bis zum Bauende bei Schinkel entspricht (RQ26).

Aufgrund der bewegten Topografie wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. eine Entwurfsklasse EKA1/ASII gewählt. Die den Varianten zu Grunde liegenden Mindestentwurfparameter sind mit beiden Regelwerken vereinbar, liegen aber nicht deutlich über den Mindestwerten.

Aus dem umfangreichen Variantenvergleich aus entwurfstechnischer Sicht wurden insbesondere der Flächenverbrauch, der eintretende Gebäudeverlust und die lärmtechnischen Auswirkungen dargestellt.

	Variante I	Variante II	Variante III	Variante IV	Variante V
<b>Baulänge [ km ]</b>	8,6	8,8	9,9	9,3	9,7
<b>Flächeninanspruchnahme [ m<sup>2</sup> ]</b>	506.649	490.366	567.762	518.122	517.145
<b>Gebäudeabbruch</b>					
WG: Wohngebäude / NG: Nebengebäude	4 WG / 5 NG	3 WG / 4 NG	4 WG / 7 NG	2 WG / 3 NG	4 WG / 14 NG
<b>Bodenbewegung</b>					
Erdauftrag [ m <sup>3</sup> ]	1.477.922	921.975	1.402.533	623.692	604.133
Erdabtrag [ m <sup>3</sup> ]	211.197	743.411	381.176	783.765	661.811
<b>Regenrückhaltebecken</b>	15	10	17	10	12
<b>Ingenieurbauwerke</b>					
K 316	Unterführung	Unterführung	Unterführung	Unterführung	Unterführung
K 342	Unterführung	Unterführung	Unterführung	Unterführung	Überführung
L 109	Unterführung	Unterführung	Überführung	Überführung	Überführung
Wegeüberführungen	8	9	9	9	8
Wegeunterführungen	9	2	8	1	1
Talbrücke ( 100 m )	1	1	-	-	-
Grünbrücken ( 50 m )	-	2	-	2	3
<b>Lärmschutzwände [ m ]</b>	-	2.000	1.000	-	-
Gebäude innerhalb 54 db(A) Grenze	82	40 (58)	75 (87)	44	35
Länge im: <b>Wasserschutzgebiet</b>	940	940	914	791	868

Bei den Bodenbewegungen haben die Varianten IV und V deutliche Vorteile, da ein annähernder Massenausgleich erreicht werden kann. Auch beim Thema Lärm schneiden diese beiden Varianten (neben der Variante II mit Lärmschutzwänden) am besten ab. In den übrigen Kriterien gab es keine gravierenden Differenzen.



## Anlage 7

Seite 2



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

Geschäftsbereich Osnabrück

Die Vorzugsvariante IV der A33 schließt mit einem Autobahndreieck an die A1 an. Im Wald des Wiehengebirges verläuft die A33 in einem max. 8 m tiefen Einschnitt. Hier sind zwei Lebensraumüberführungen mit etwa 50 m Breite geplant. Im weiteren Verlauf quert die A33 das Nettetal auf einem Damm. Der „Barenauer Weg“ und die Straße „An der Ruller Flut“ werden überführt, der „Hügelkamp“ unterführt. Es folgt die Anschlussstelle der L109 in Form eines „asymmetrischen halben Kleeblattes“.

Die Trasse der A33 steigt dann in Richtung Belm wieder an und durchquert den Bereich „Hinter dem Felde“ in einem max. 9 m tiefen Einschnitt. Dieser Einschnitt wirkt sich auch positiv auf die Lärmsituation im Umfeld aus.

Im weiteren Verlauf wird die A33 auf einem flachen Damm oder ebenerdig geführt. Unmittelbar nördlich der Bahnlinie Osnabrück – Bremen erfolgt der Anschluss an die geplante B51n mit einer „linksliegenden Trompete“.

In diesem Abschnitt werden die Straße „Hinter dem Felde“ und die K342 überführt, während der Niederrielager Bach zusammen mit einem Wirtschaftsweg und die K316 unterführt werden.