



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau der Umgehungsstraße Essen
im Zuge der Bundesstraße 68**

von Bau-km 1+000 bis Bau-km 5+070

in der Gemarkung Essen, Gemeinde Essen,
Landkreis Cloppenburg

15.07.2008

3322-31027-05/05



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Feststellender Teil	6
1.1	Feststellung des Plans	6
1.2	Festgestellte Planunterlagen	6
1.3	Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	8
1.3.1	Vorbehalte	9
1.3.1.1	Allgemeiner Vorbehalt	9
1.3.2	Auflagen und Bedingungen	9
1.3.2.1	Grundwasserabsenkung	9
1.3.2.2	Verkehrliche Erschließung der Grundstücksfläche Meyer	10
1.3.2.3	Wildschutzzaun	10
1.3.2.4	Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	10
1.3.2.5	Gestaltung des Landschaftswalles	10
1.3.3	Änderungen	10
1.3.3.1	Gestaltungsmaßnahme G 6 (Pflanzung von Einzelbäumen, Baumreihen)	10
1.3.3.2	Lichtsignalanlagen	10
1.3.4	Berichtigungen	10
1.3.4.1	Bezeichnung der Ersatzmaßnahme	10
1.3.4.2	Flächengröße der Versiegelung	10
1.3.4.3	Beginn Wildschutzzaun auf der Ostseite	11
1.4	Weitere Entscheidungen	11
1.4.1	Wasserrecht	11
1.4.1.1	Erlaubnis 11	
1.4.1.2	Erlaubnisbedingungen und -auflagen	11
1.4.1.2.1	Allgemeines	11
1.4.1.2.2	Einleitungsmengen	11
1.4.1.2.3	Betrieb und Unterhaltung	11
1.4.1.2.4	Anzeigepflichten	11
1.5	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	11
1.6	Hinweise	12
1.6.1	Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen	12
1.6.2	Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG	12
1.6.3	Abstimmung mit dem Oldenburgisch-Osfriesischen Wasserverband	12
1.6.4	Abstimmung mit der EWE AG, Netzregion Cloppenburg/Emsland	12
1.6.5	Bodenfunde	12
1.6.6	Baumaschinen / Baulärm	12
1.6.7	Abstimmung mit Kabel Deutschland	13
1.6.8	Abstimmung mit DB Netz AG	13
2	Begründender Teil	13
2.1	Sachverhalt	13
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	13
2.1.2	Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung, Linienbestimmung)	13
2.1.3	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	14
2.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	14
2.2.1	Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens	14
2.2.2	Zuständigkeit	14



2.3	Materiell-rechtliche Bewertung	14
2.3.1	Planrechtfertigung	14
2.3.2	Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz	15
2.3.3	Trassenführung, Varianten	16
2.3.3.1	Beschreibung der Trassenführung	16
2.3.3.2	Beschreibung und Vergleich der Varianten	16
2.3.3.3	Beurteilung der Varianten	17
2.3.3.4	Gewählte Linie	17
2.3.4	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	17
2.3.4.1	Verbote (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, NSG, LSG, Wallhecken, sonstige Schutzgebiete)	18
2.3.4.2	Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG	18
2.3.4.2.1	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	18
2.3.4.2.2	Ausgleichsmaßnahmen	19
2.3.4.2.3	Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen	20
2.3.5	Immissionen	20
2.3.5.1	Lärm	20
2.3.5.1.1	Allgemeines	20
2.3.5.1.2	Lärmberechnung	21
2.3.5.1.3	Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)	22
2.3.5.2	Passiver Lärmschutz / Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden	23
2.3.5.3	Entschädigung für Außenwohnbereich	23
2.3.5.4	Luftverunreinigungen, Schadstoffe	24
2.3.5.4.1	Allgemeines	24
2.3.5.4.2	Staubimmissionen	25
2.3.5.4.3	Stickstoffdioxidbelastung	25
2.3.6	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz	25
2.3.6.1	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	25
2.3.7	Auswirkungen auf landwirtschaftliche Strukturen, Flurbereinigungsverfahren	26
2.3.8	Umweltverträglichkeitsprüfung	27
2.3.8.1	Allgemeines	27
2.3.8.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG 28	
2.3.8.3	Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens	28
2.3.8.4	Vorhabensalternativen	29
2.3.8.4.1	Geprüfte Trassen- und Bauvarianten	29
2.3.8.4.2	Beschreibung der gewählten Lösung	29
2.3.8.5	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt	29
2.3.8.5.1	Anlagebedingte Wirkfaktoren	29
2.3.8.5.2	Baubedingte Wirkfaktoren	30
2.3.8.5.3	Betriebsbedingte Wirkfaktoren	31
2.3.8.6	Beschreibung des Untersuchungsrahmens	32
2.3.8.6.1	Räumliche und inhaltliche Abgrenzung	32
2.3.8.6.2	Angewandte Untersuchungsmethoden	32
2.3.8.7	Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter)	33
2.3.8.7.1	Mensch	33
2.3.8.7.2	Tiere	33
2.3.8.7.3	Pflanzen	33
2.3.8.7.4	Boden	33
2.3.8.7.5	Wasser	34
2.3.8.7.6	Klima und Luft	34
2.3.8.7.7	Landschaft	34
2.3.8.7.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	34
2.3.8.8	Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in tabellarischer Form 35	
2.3.8.8.1	Erhebliche Beeinträchtigungen	35



2.3.8.8.2	Positive Auswirkungen	36
2.3.8.9	Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen	37
2.3.8.9.1	Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz	37
2.3.8.9.2	Art und Umfang von unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen	37
2.3.8.9.3	Ausgleichsmaßnahmen	37
2.3.8.9.4	Art, Umfang und Dauer nicht ausgleichbarer erheblicher Beeinträchtigungen	38
2.3.8.9.5	Ersatzmaßnahmen gemäß § 12 NNatG	38
2.3.8.9.6	Tabellarische Gegenüberstellung der erheblichen Umweltbeeinträchtigungen und der vorgesehenen Maßnahmen	38
2.3.8.10	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	40
2.3.8.11	Auswirkungen auf den Menschen	40
2.3.8.12	Tiere	41
2.3.8.13	Pflanzen	42
2.3.8.14	Boden	42
2.3.8.15	Wasser	43
2.3.8.16	Klima	43
2.3.8.17	Luft	44
2.3.8.18	Landschaft	44
2.3.8.19	Kultur- und sonstige Sachgüter	44
2.3.8.20	Medienübergreifende Gesamtbewertung	45
2.3.9	Gesamtergebnis der Abwägung	45
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	46
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	46
2.4.1.1	Gemeinde Essen	46
2.4.1.2	Landkreis Cloppenburg	46
2.4.1.3	NLWKN, Betriebsstelle Cloppenburg	46
2.4.1.4	Polizeiinspektion Cloppenburg/Vechta	47
2.4.1.5	GLL Oldenburg	47
2.4.1.6	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	47
2.4.1.7	Niedersächsisches Forstamt Ahlhorn	47
2.4.1.8	Deutsche Telekom AG	47
2.4.1.9	Kabel Deutschland	47
2.4.1.10	EWE AG, Netzregion Cloppenburg/Emsland	47
2.4.1.11	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband	47
2.4.1.12	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Oldenburg-Süd	47
2.4.1.13	Kreislandvolkverband Cloppenburg e.V.	47
2.4.1.14	Wehrbereichsverwaltung Nord	47
2.4.1.15	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover	47
2.4.1.16	DB Services Immobilien GmbH	48
2.4.1.17	Oldenburgische Industrie und Handelskammer	48
2.4.2	Stellungnahmen der nach § 60 NNatG und §58 BNatSchG anerkannten Vereine	48
2.4.2.1	Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.	48
2.4.2.2	Landesfischereiverband Weser-Ems e.V.	48
2.4.3	Einwendungen	48
2.4.3.1	Einwender E 1	48
2.4.3.2	Einwender E 2	49
2.4.3.3	Einwender E 3	49
2.4.3.4	Einwender E 4	50
2.4.3.5	Einwender E 5	50
2.4.3.6	Einwender E 6	50
2.4.3.7	Einwender E 7	51
2.4.3.8	Einwender E 8	51
2.4.3.9	Einwender E 9	51
2.4.3.10	Einwender E 10	51



2.4.3.11 Einwender E 11.....	51
2.4.3.12 Einwender E 12.....	52
2.4.3.13 Einwender E 13.....	52
2.4.3.14 Einwender E 14.....	52
3 Rechtsbehelfsbelehrung	53
4 Hinweise	53
4.1 Konzentrationswirkung.....	53
4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten.....	53
4.3 Außerkrafttreten.....	53
4.4 Berichtigungen	54
4.5 Einsichtnahme	54
5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis.....	55



1 Feststellender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Der Plan der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen (NLStBV GB Li), für den Neubau der Ortsumgehung Essen im Zuge der Bundesstraße 68 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 5+070 in der Gemarkung Essen in der Gemeinde Essen (Landkreis Cloppenburg) wird nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.2 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus:

Ordner 1

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
1	Erläuterungsbericht vom 31.05.2005, wird ersetzt durch die Deckblätter: - Erläuterungsbericht vom 06.12.2007		1 – 26 1 - 27
1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Erläuterungsbericht vom 31.05.2005, wird ersetzt durch die Deckblätter: - Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPG, Erläuterungsbericht vom April 2008		1 – 20 1 - 20
2	Übersichtskarte vom 31.05. 2005	1 : 25.000	1
3	Übersichtslageplan vom 31.05.2005, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2007	1 : 5.000 1 : 5.000	1 1
4	Übersichtshöhenplan vom 31.05.2005, ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2007	1 : 5.000/500 1 : 5.000/500	1 1
4.1	Zwangspunktnachweise vom 04.05.2005, wobei Blatt Nr. 1 durch Deckblatt Nr. vom 06.12.2007 ersetzt wird		1 – 2 1
6	Straßenquerschnitte vom 31.05.2005, wobei die Blätter Nr. 3 + 5 durch die Deckblätter Nr. 3 + 5 vom 06.12.2007 ersetzt werden	1 : 100 1 : 100	1 – 5 3 - 5
6.1	Ermittlung der Bauklasse/der Dicke des frostsicheren Oberbaues vom 08.03.2005 -nur nachrichtlich-		1 - 2
6.2	Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufes vom 08.03.2005 -nur nachrichtlich-		1 - 4
7	Lagepläne vom 31.05.2005, wobei die Blätter Nr. 4 – 8 durch die Deckblätter Nr. 4 – 8 vom 06.12.2007 ersetzt werden	1 : 500 1 : 500	1 – 10 4 - 8
8	Höhenpläne der durchgehenden Strecke vom 31.05.2005, wobei die Blätter Nr. 2 – 4 durch die Deckblätter Nr. 2 – 4 vom 06.12.2007 ersetzt werden	1 : 1.000/100 1 : 1.000/100	1 – 5 2 - 4



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
8.1	Höhenplan Überführung Windmühlenweg vom 31.05.2005 ersetzt durch Deckblatt vom 06.12.2007	1 : 1.000/100 1 : 1.000/100	1 1
8.2	Ermittlung der V 85 vom 31.05.2005		1
8.3	Nachweis der Kuppenmindesthalbmesser <i>-nur nachrichtlich-</i>		1
10	Bauwerksverzeichnis vom 31.05.2005		1 - 8

Ordner 2

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
11	Schalltechnische Untersuchung vom 31.05.2005 mit:		
11.1	- Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung mit Liste zu Nr. 6 (Seite 1 + 2), wobei die Seite 10 und die Seite 1 der Liste zu Nr. 6 durch die Deckblätter Seite 10 und Seite 1 der Liste zu Nr. 6 vom 06.12.2007 ersetzt werden		1 – 12 1 + 2 der Liste 10 + 1 der Liste
11.2	- Schalltechnische Berechnungen mit		
11.2.1	- Berechnung der Emissionspegel		1
11.2.2	- Zusammenstellung der Beurteilungspegel, wobei die Seiten 2 + 3 sowie teilweise auch die Seite 4 (bis IO 32) durch die Deckblätter Seite 2 + 3 vom 06.12.2007 ersetzt werden		1 – 6 2 - 3
11.3	- Übersichtslageplan LS vom 31.05.2005	1 : 5.000	1
11.LuS	Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 31.05.2005 mit		
11.LuS.1	- Erläuterungsbericht		1 - 7
11.LuS.2	- Immissionsberechnung nach MluS-02		1 - 5
13	Wassertechnische Untersuchung vom 31.05.2005 mit:		
13.1	- Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1 - 9
13.2	- Berechnungsunterlagen		1 - 31
13.3	- Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer		1
13.4	- Übersichtskarte Wassertechnik vom 31.05.2005	1 : 25.000	1
13.5	- Übersichtslageplan Wassertechnik vom 31.05.2005	1 : 5.000	1
13.6	- Massenermittlung: verdrängtes Retentionsvolumen		1 - 2
13.7	- Anlagen		1 - 11
14	Grunderwerb mit		
14.1	- Grunderwerbspläne vom 31.05.2005, wobei die Blätter Nr. 4 – 8 durch die Deckblätter Nr. 4 – 8 vom 06.12.2007 ersetzt werden	1 : 500 1 : 500	1 – 11 4 - 8
14.2	- Grunderwerbsverzeichnis vom 16.06.2005, wird ersetzt durch die Deckblätter: - Grunderwerbsverzeichnis vom 06.12.2007		1 – 17 1 - 18
15	Widmungs- und Umstufungsplan vom 31.05.2005 mit Deckblatt für den textlichen Teil vom 14.04.2008	1 : 5.000	1 1



Ordner 3

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 31.05.2007 mit:		
12.1	- Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan, wird komplett ersetzt durch die Deckblätter vom 14.04.2008		1 – 61 1 - 60
12.2	- Bestands- und Konfliktpläne vom 31.05.2005	1 : 5.000	1
12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen mit:		
12.3.1	- Übersichtsplan der Maßnahmen vom 31.05.2005, wird ersetzt durch Deckblatt vom 14.04.2008 und ergänzt durch die Deckblätter Nr. 1 + 2 vom 18.09.2007 zur Ersatzmaßnahme E 13	1 : 5.000 1 : 5.000 1 : 25.000 1: 750	1 1 1 2
12.3.2	- Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 31.05.2005, wobei die Blätter Nr. 4 – 8 durch die Deckblätter Nr. 4 – 8 vom 14.04.2008 ersetzt werden	1 : 500 1 : 500	1 : 10 4 - 8
12.3.3	- Maßnahmenkartei, wird komplett ersetzt durch die Deckblätter vom 14.04.2008		1 – 14 1 - 15

Die Planunterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

Hinweise zu Planänderungen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch den Träger des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

Wesentlicher Inhalt der Planänderungen ist die Absenkung der Trasse zwischen der L 843 und dem Windmühlenweg, die Verlegung der Ersatzmaßnahme E 13, der aktive Lärmschutz im Bereich Ostendorfe (4m hohe Lärmschutzwand auf der Ostseite der Ortsumgehung von Bau-km 2+340 bis Bau-km 2+482), die Anlage eines Wildschutzzaunes östlich und westlich der Trasse (Bau-km 1+130 bis Bau-km 2+340 sowie von Bau-km 1+130 bis 2+535), die Verbreiterung der Überführung des Windmühlenweges mit einseitigem Geh-/Radweg und die Anlage eines Wendeplatzes im Bereich Ostendorfe östlich der Trasse sowie die Umstufung der vorhandenen Bundesstraße 68 zur Gemeindestraße zwischen Str.-km 65,400 (Anschluss an die umgestufte L 838 – Cloppenburg Straße) bis Str.-km 65,100.

1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

Die Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

Sie sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

1.3.1 Vorbehalte

1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bau-technischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG¹ bleibt hiervon unberührt.

1.3.2 Auflagen und Bedingungen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.3.2.1 Grundwasserabsenkung

- 1. Vor Beginn jeder Wasserhaltung ist der gutachtliche Nachweis zu erbringen, dass eine Gefährdung etwaiger in dem Bereich vorhandener Bauwerke durch die geplante Maßnahme ausgeschlossen ist.
- 2. Zum Schutze des Grundwassers vor Verunreinigungen ist insbesondere die Drainage im Bereich des Austrittes aus dem Erdreich (Drainagesammelschacht) so herzurichten und dauerhaft in einwandfreien Zustand zu erhalten, dass ein Eindringen von Verschmutzungen in die Drainage bzw. jegliche unerlaubte Einwirkung von Unbefugten auf das Grundwasser unmöglich ist.
- 3. Zum Schutze des Grundwassers vor Verunreinigungen sind die Brunnen und die Entnahmeanlagen so einzubauen, aufzustellen und zu betreiben, dass ein Eindringen von Verschmutzungen in die Brunnen bzw. eine Gefährdung für das Grundwasser nach menschlichem Ermessen auszuschließen ist.
- 4. Bei Einbau und Betrieb der Entnahmeanlage dürfen keine wassergefährdenden Stoffe, wie z. B. Treib- und Schmierstoffe in das Grundwasser gelangen. Die gesamte Anlage ist deshalb mit größter Sorgfalt einzubauen und zu betreiben. Die zum Betrieb der Anlage erforderlichen Maschinen sind mit dauernd wirksamen Vorrichtungen zum Schutz gegen das Grundwasser auszurüsten.
- 5. Etwaige Einleitungstellen in die Vorflut sind so zu sichern, dass keine Schäden am Gewässer und seiner Ufer entstehen können. Weiterhin ist sicherzustellen, dass keine Bodenbestandteile mit in das Gewässer gelangen können. Sollte dieses dennoch geschehen, so hat die Erlaubnisinhaberin diese ständig und ohne besondere Aufforderung wieder aus dem Gewässer zu entnehmen. Sollte dieses nicht geschehen, kann der zuständige Unterhaltungsverband diese Maßnahme auf Kosten der Erlaubnisinhaberin durchführen lassen.
- 6. Die Erlaubnisinhaberin ist verpflichtet, Betriebsstörungen und sonstige Vorkommnisse, die erwarten lassen, dass wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser oder das Gewässer gelangen, unverzüglich, notfalls fernmündlich der unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Dabei sind Art, Umfang, Ort und Zeit des Schadensereignisses anzugeben.
- 7. Bei der Errichtung und dem Betrieb der Anlage sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. DIN-Norm) sowie die einschlägigen öffentlichen Bestimmungen (z. B. Verkehrssicherung, Unfallverhütung) zu beachten.
- 8. Für jegliche Schäden gegenüber Dritten, die durch die Herstellung, den Betrieb und die Unterhaltung der Anlage entstehen, haftet ausschließlich die Erlaubnisinhaberin.
- 9. Sämtliche Kosten, die durch die Erfüllung der Auflagen entstehen, hat die Erlaubnisinhaberin zu tragen.
- 10. Maßnahmen der Grundwasserabsenkung sind der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Cloppenburg mindestens zwei Tage vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen.

¹ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung

1.3.2.2 Verkehrliche Erschließung der Grundstücksfläche Meyer

Zur Sicherstellung der verkehrlichen Erschließung der Grundstücksflächen Meyer wird vorbehaltlich einer einvernehmlichen Festlegung wird (Anm: m.E. Bedingung) im Flurbereinigungsverfahren die Wegeparzelle 88 in Bau-km 4+735 westlich an die verlegte Bundesstraße 68 in bituminöser Bauweise mit einer Breite von 5,50 m auf 20 m Länge angeschlossen. Des Weiteren wird in Bau-km 5+022 an der Westseite der Bundesstraße 68 eine Zufahrt zu den Grundstücksflächen Meyer hergestellt. Die Zufahrt wird bis zur Straßengrundstücksgrenze bituminös befestigt und erhält eine Breite von 15,00 m. Die vorhandene Grabenführung wird über eine Länge von 30,00 m abgeflacht.

1.3.2.3 Wildschutzzaun

In den nachstehenden Streckenabschnitten der Ortsumgehung Essen wird ein Wildschutzzaun errichtet: Auf der Westseite von Bau-km 1+130 bis Bau-km 2+535 und auf der Ostseite von Bau-km 1+130 bis Bau-km 2+340.

Unwirtschaftliche landwirtschaftliche Restflächen:

Unwirtschaftliche landwirtschaftliche Restflächen sind von der Vorhabensträgerin zu übernehmen.

1.3.2.4 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

Zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten ist die DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“) sowie die RAS LP 4 („Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“) anzuwenden.

1.3.2.5 Gestaltung des Landschaftswalles

Die Bepflanzung und Gestaltung des geplanten Landschaftswalles im Bereich südlich der jetzigen Einmündung der Barlager Straße in die vorhandene Bundesstraße 68 bis ca. 245 m vor dem Ende der Baustrecke OU (etwa in Höhe Str.-km 65,000) erfolgt in Abstimmung mit den Anwohnern Barlager Straße 2.

1.3.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.3.3.1 Gestaltungsmaßnahme G 6 (Pflanzung von Einzelbäumen, Baumreihen)

Die westlich der Ortsumgehung vorgesehene Gestaltungsmaßnahme G 6 entfällt im Bereich von Bau-km 4+575 (Felder Bach) und Bau-km 5+070 (Ende der Baustrecke). Die Maßnahme wird an der Ostseite des Landschaftswalles zwischen Bau-km 4+450 und Bau-km 4+925 am Fuß des Walles sowie auf der zu rekultivierenden Verkehrsfläche der vorhandenen Bundesstraße 68 durchgeführt.

1.3.3.2 Lichtsignalanlagen

Im Bereich der höhengleichen Anbindung Essen-Süd und der Kreuzung verlassene B 68 / Barlager Straße mit der Ortsumgehung werden Lichtsignalanlagen errichtet.

1.3.4 Berichtigungen

1.3.4.1 Bezeichnung der Ersatzmaßnahme

In Ziffer 4.1.3 des Erläuterungsberichtes (Deckblatt Unterlage 1, Seite 11) wird im letzten Absatz die Bezeichnung der Ersatzmaßnahme E 14 in E 13 geändert.

1.3.4.2 Flächengröße der Versiegelung

In Ziffer 3.4.1 des Erläuterungsberichtes des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Deckblatt Unterlage 12.1, Seite 27) wird im ersten Satz die Flächengröße von 4,17 ha in 4,30 ha geändert.

1.3.4.3 Beginn Wildschutzzaun auf der Ostseite

In der Unterlage 7, Deckblatt Nr. 4, wird der Beginn des Wildschutzzaunes auf der Ostseite von Bau-km 1+020 in Bau-km 1+130 geändert.

1.4 Weitere Entscheidungen

1.4.1 Wasserrecht

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse bzw. Genehmigungen nach § 10 ff NWG zur Benutzung von Gewässern und nach § 91 NWG zur Herstellung und wesentlichen Änderung von baulichen Anlagen an Gewässern erteilt; der Plan zur Herstellung, Beseitigung oder wesentlichen Umgestaltung von Gewässern wird gemäß §§ 119, 128 NWG festgestellt bzw. genehmigt.

1.4.1.1 Erlaubnis

Der Vorhabensträgerin wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers und Geländewassers in die in der Unterlage 13.1 bzw. 13.3 genannten Einleitungsstellen erteilt.

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

1.4.1.2 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

1.4.1.2.1 Allgemeines

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des NWG und WHG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

1.4.1.2.2 Einleitungsmengen

Die in Unterlage 13.1 bzw. 13.3 vorgesehenen Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.

1.4.1.2.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

1.4.1.2.4 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

1.5 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entsprochen wurde.

1.6 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.6.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

Die in dem Bauwerksverzeichnis enthaltenen Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen haben keine rechtsbegründende Wirkung. Die darin angesprochenen Einzelfragen sowie die Fragen der Baudurchführung und der Kostentragung sind, soweit sie einer Regelung bedürfen, in Form von Vereinbarungen zu klären.

1.6.2 Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG, T-Com, TI Niederlassung Nordwest, PTI 12 PM, Osnabrück in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.6.3 Abstimmung mit dem Oldenburgisch-Osfriesischen Wasserverband

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Oldenburgisch-Osfriesischen Wasserverband in Brake in Verbindung setzen, um Schutzmaßnahmen einschließlich eventueller Neuverlegungen oder Umlegungen für die Versorgungsleitungen abzustimmen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn zugestellt.

1.6.4 Abstimmung mit der EWE AG, Netzregion Cloppenburg/Emsland

Der Ausbauunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der EWE AG, Netzregion Cloppenburg/Emsland, in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Baudurchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn übersandt.

1.6.5 Bodenfunde

Der Beginn der Bauarbeiten wird der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Cloppenburg zur Vorbereitung der notwendigen archäologischen Voruntersuchungen, die das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Oldenburg oder ein freischaffender Archäologe durchführt, rechtzeitig mitgeteilt. Nach der Voruntersuchung wird durch die Untere Denkmalschutzbehörde entschieden, ob weitere archäologische Untersuchungen erforderlich werden.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde (Landkreis Cloppenburg) unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.6.6 Baumaschinen / Baulärm

Die im Zusammenhang mit der Sanierung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV).

1.6.7 Abstimmung mit Kabel Deutschland

Der Ausbaunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit Kabel Deutschland, Region Niedersachsen/Bremen, Hannover in Verbindung setzen und die endgültigen Ausbaupläne übersenden. Die Kabelschutzanweisung wird beachtet.

1.6.8 Abstimmung mit DB Netz AG

Der Ausbaunternehmer wird sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB Netz AG, Niederlassung Nord, Immobilienmanagement, in Bremen in Verbindung setzen und Einzelheiten für die Bau-durchführung absprechen. Die endgültigen Ausbaupläne werden rechtzeitig vor Baubeginn abgestimmt und dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe übersandt.

2 Begründender Teil

Rechtsgrundlage der Planfeststellung ist § 17 FStrG in Verbindung mit den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrenrechts (VwVfG, NVwVfG).

Die beantragte Maßnahme kann festgestellt werden, da von ihr keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst den Neubau der Ortsumgehung Essen im Zuge der Bundesstraße 68 als anbaufreie Verbindungsstraße ohne Radweganlagen und soll östlich um den Ort geführt werden. Die Ausbaustrecke hat eine Länge von 4,070 km und beginnt nördlich des Essener Kanals und endet circa 500 m nördlich der „Felder Straße“. Die Fahrbahnbreite beträgt 8 m zuzüglich der beidseitigen 1,5 m breiten Bankettstreifen. Die Entwässerung erfolgt ausschließlich über Seitenstreifen und Böschungen in Mulden und Gräben.

2.1.2 Vorgängige Planungsstufen (Raumordnung, Linienbestimmung)

Bereits in den 70er Jahren gab es erste Versuche, die B 68 aus dem Ort herauszulegen. Schon damals wurde eine östliche Umfahrung von Essen zwischen den Ortskern und Hülsenmoor favorisiert und in den Flächennutzungsplan aufgenommen, jedoch wurden im weiteren Verlauf die Planungen seitens der Gemeinde zunächst zurück gestellt.

Erst im Jahr 1987 wurde wegen der weiteren Zunahme des Verkehrs die Planung erneut aufgegriffen. Im Jahr 1992 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet und 1994 ergänzt. Diese lag dem anschließenden Raumordnungsverfahren zugrunde, welches mit der landesplanerischen Feststellung des Landkreises Cloppenburg vom 04.11.1996 gemäß § 14 Nieders. Raumordnungsgesetz abgeschlossen wurde.

Auf dieser Grundlage hat die Antragstellerin im Spätsommer 2001, ausgehend von der landesplanerisch festgestellten Linie 1 a, mit den Entwurfsarbeiten begonnen. Die Linienführung wurde in ihrem nördlichen Teilabschnitt in Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt nochmals modifiziert und entspricht in diesem Bereich somit in etwa der damaligen Flächennutzungsplantrasse.

Im Juni 2005 wurde der vorliegende Planfeststellungsantrag gestellt. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen durch die Vorhabensträgerin wurde im November 2006 eine Planänderung eingereicht, die nach Auswertung des Anhörungsverfahrens

jedoch nicht zur Durchführung kam. Gegenstand der Planung blieb somit der ursprüngliche Antrag vom Juni 2005.

Die Ortumgehung Essen ist im Bedarfsplan für die Bundesstraßen, der durch das Fernstraßenausbaugesetz vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1877) vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde, im vordringlichen Bedarf eingestuft.

Der Plan steht mit den Belangen der Raumordnung in Einklang, insbesondere widerspricht es nicht dem Landes-Raumordnungsprogramm. Nach Teil C 3.6.3 sind Umgehungsstraßen zur Verbesserung des Straßennetzes notwendig, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, um die Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbereichen zu bewirken und in Einzelfällen zum Abbau von Verkehrsengpässen zu dienen. Genau diesen Zwecken dient das Vorhaben.

2.1.3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Antragstellerin hat unter dem 27.06.2005 sowie nach planerischer Überarbeitung von Teilbereichen ergänzend am 22.08.2005 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat bei der Gemeinde Essen vom 19.09.2005 bis 18.10.2005 zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach den vorliegenden amtlichen Bescheinigungen ortsüblich bekannt gemacht worden.

In den Bekanntmachungen sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 01.11.2005 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen vom 30.05.2007 bis 31.05.2007 im Feuerwehrhaus der Gemeinde Essen erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

Die Planunterlagen der zwischenzeitlich beantragten Planänderung vom 03.11.2006 haben in der Zeit vom 23.11.2006 bis zum 07.12.2006 für die benachrichtigten Betroffenen zur Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung, sowie diejenigen Stellen bei denen Einwendungen gegen die Planänderung schriftlich bis zum 07.12.2006 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, wurden den Betroffenen schriftlich mitgeteilt.

Nach Abschluss und Auswertung des Anhörungsverfahrens wurde die Planänderung nicht weiterverfolgt.

2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

2.2.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet Neubau einer Bundesstraße und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung.

2.2.2 Zuständigkeit

Baulastträger für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie Vorhabensträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Niedersachsen, dieses vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist gem. Ziffer 1. c) des RdErl. d. MW v.

22.12.2004 (Nds. MBl. Nr. 41/2004, S. 879 ff.) die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zuständig.

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Der Neubau der Ortumgehung Essen im Zuge der Bundesstraße 68 von Bau-km 1+000 bis Bau-km 5+070 in der Gemeinde Essen ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im



vordringlichen Bedarf enthalten. Der Bedarfsplan hat als Anlage 1 zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft. Nach § 1 Abs. 3 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes.

Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 C 26.94 - E 100, 388 ff.). Bei der Festlegung dieses Bedarfs stand dem Gesetzgeber ein weiter Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (vgl. BVerfG, Beschluss vom 08.06.1998 - 1 BvR 650/97 - NVwZ 1998, 1060 ff.).

Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Zulässigkeit des Vorhabens nicht vorweggenommen. Mit ihr ist nur über eine der tatbestandlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen entschieden (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 - E, 98, 339 ff.). Die weiteren für die konkrete Betroffenheit entscheidenden Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Dabei hat sie alle für und gegen das Vorhaben sprechenden sowohl öffentlichen als auch privaten Belange gegen- und untereinander abgewogen. Der Verkehrsbedarf stellte hierbei nur einen unter vielen Belangen dar.

2.3.2 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz

Verkehrliches Ziel des festgestellten Planes ist die Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 68. Diese Straße ist dazu bestimmt, zusammen mit anderen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen, darüber hinaus nimmt die Bundesstraße 68 als Parallelweg zur BAB A1 Umleitungsfunktionen wahr. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Neubau der Bundesstraße 68 auf eine Länge von 4,070 km zwischen der Querung des Essener Kanals (Str.-km 68,8) bis circa 500 m nördlich der Felder Straße (Str.-km 64,8) zugelassen. An Straßen im untergeordneten Netz kommen circa 1,2 km hinzu. Die Bundesstraße 68 führt von Cloppenburg über Quakenbrück, Bersenbrück und Bramsche nach Osnabrück, sie stellt damit eine wichtige Verbindung dieser Städte und der umliegenden Region zum Oberzentrum Osnabrück her. Weiterhin dient sie der Verbindung des Mittelzentrums Cloppenburg mit dem Grundzentrum Essen im Landkreis Cloppenburg und dem Mittelzentrum Quakenbrück im Landkreis Osnabrück.

Die geplante Ortsumgehung Essen entlastet die heutige Bundesstraße 68 und somit im Interesse der im Ortskern besonders verkehrgefährdeten und durch Lärm und Abgasen belasteten Bürger. Der starke Verkehr und besonders der hohe Schwerlastverkehrsanteil stören in hohem Maße die eigentliche Funktion des Ortszentrums und dies auch unter dem Gesichtspunkt des geplanten sechsspurigen Ausbaus der BAB A 1, der sich nicht positiv auf die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 68 auswirken wird. Darüber hinaus ist die Ortsdurchfahrt durch die dort vorhandenen vielfältigen Verknüpfungen mit den innerörtlichen Straßen sowie durch eine Vielzahl von Zufahrten zu Privat- und Betriebsgrundstücken geprägt.

Der festgestellten Planung liegt eine Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, aus dem Jahr 2003 für den Prognosehorizont 2015 zugrunde. Nach dieser Verkehrsprognose beträgt die Verkehrsmenge (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) circa 10.650 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 16% tags und 18% nachts. Diese Untersuchung ist als Planungsgrundlage für den Vorhabensträger und für die Abwägung im Planfeststellungsverfahren geeignet. Sie ist in ihren Ausführungen schlüssig und nachvollziehbar. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ermittelten Ergebnisse sind nach anerkannten wissenschaftlichen Methoden erarbeitet worden, wie sie auch in anderen Straßenplanungen üblicher Standard sind. Auf zuverlässigere Ermittlungsmethoden oder Erkenntnisquellen als die in der Verkehrsuntersuchung aufgeführten Rechenmodelle und Verkehrszählungen kann nicht zurückgegriffen werden. Eine Prognose ist schon der Sache nach stets mit gewissen Unsicherheitsfaktoren belastet. Maßgebend ist, dass alle erheblichen Sachverhalte, die Auswirkungen auf die Verkehrsuntersuchung haben können, nicht außer Acht gelassen wurden. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Die Feststellungen der Verkehrsuntersuchung, gegen deren Richtigkeit im Anhörungsverfahren keine überzeugenden Einwände vorgebracht wurden, belegen die verkehrliche Entlastungswirkung der neuen Ortsumgehung auf die heute vorhandene Bundesstraße 68. Die dort nach Fertigstellung der Umgehung verbleibenden örtlichen Verkehre sind auf lange Sicht nicht nur von der Straßenanlage aufnehmbar; es werden darüber hinaus sogar die Voraussetzungen geschaffen, durch gestalterische Maßnahmen im Straßenumfeld das Ortsbild insbesondere im Ort Essen zu verbessern und dort die heute vorhandene städtebaulich ungünstige, trennende Wirkung dieses Verkehrsweges deutlich zu mildern.

Mit dem Neubau der Bundesstraße 68 erfolgt durch die geänderte Verkehrsbedeutung von Straßen (§ 2 FStrG i. V. mit §§ 3 und 4 NStrG) eine Netzneugestaltung. Der nach dem Neubau der Bundesstraße 68 verbleibende bisherige Bundesstraßenzug verliert seine Bedeutung als Bundesfernstraße, da er überwiegend örtlichen Verkehren dienen wird. Er ist daher entsprechend der verbleibenden Bedeutung im untergeordneten Straßennetz umzustufen. Gleiches gilt bei den zu verlegenden Anschlüssen und Überführungen der nachgeordneten Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Das Umstufungskonzept für die neue Netzgestaltung nach Fertigstellung der Bundesstraße 68 n ist der Unterlage 15 zu entnehmen. Es wird durch diesen Beschluss mit planfestgestellt. Einwendungen gegen dieses Konzept wurden im Anhörungsverfahren nicht erhoben.

2.3.3 Trassenführung, Varianten

2.3.3.1 Beschreibung der Trassenführung

Die beantragte und mit Nebenbestimmungen festgestellt Trasse der Ortsumgehung Essen zweigt nördlich der Brücke über den Essener Kanal vor dem Bahnübergang von der bestehenden Bundesstraße 68 ab. Weiter verläuft sie dann auf einer Länge von circa 1,7 km in nördlicher Richtung parallel zur Bahnlinie durch die Hase-Niederung und kreuzt anschließend die Landesstraße 843. Sie verläuft danach, weiter in vorwiegend nördliche Richtung parallel zur festgesetzten Wohnbaugrenze des Siedlungsgebietes „Hüsenmoor“ mit weitestgehendem Abstand zu einer denkmalgeschützten Mühle. Am Fuß der anschließenden Überführungsrampe zur Bahnstrecke Quakenbrück – Cloppenburg schwenkt die Trasse nach Westen und dann in östliche Richtung, verläuft an der „Barlager Straße“ etwa mittig zwischen zwei Hofstellen landwirtschaftlicher Nebenbetriebe und mündet dann rund 1,4 km nördlich der Ortsdurchfahrt wieder auf die vorhandene Bundesstraße 68.

2.3.3.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten

Im Rahmen der im Jahr 1992 erstellten Umweltverträglichkeitsstudie, die 1994 aufgrund der Ergebnisse der Antragskonferenz vom 20.12.1993 zum Raumordnungsverfahren ergänzt wurde, wurden zur Linienbestimmung die nachfolgenden Varianten entwickelt:

- Variante 1 enge Ostumgehung
- Variante 1a enge Ostumgehung mit Nordanschluss nördlich der Mühle
- Variante 1b enge Ostumgehung mit Nordanschluss südlich der Mühle
- Variante 2 weite Ostumgehung (damalige F-Plan-Linie)
- Variante 3 weiträumige Ostumgehung (östlich Hüsenmoor)
- Variante 3a weiträumige Ostumgehung mit alternativem Nordanschluss
- Variante 4 Westumgehung

Aufgrund der Grobbeurteilung in der UVS sind sowohl die Westumgehung als auch die weiträumigen Ostumgehungen wegen ihrer überwiegenden Nachteile nicht weiter untersucht worden.

Der Linienvergleich fand somit unter der engen Ostumgehung mit ihren Alternativlösungen (Varianten 1, 1a, 1b) und einer weiten Ostumgehung (Variante 2) statt. Nach Gesprächen, Beteili-

gungsverfahren und Auswertung der Verkehrsuntersuchungen schließt das Raumordnungsverfahren mit der landesplanerischen Feststellung der Variante 1a ab.

2.3.3.3 Beurteilung der Varianten

Auch die Nullvariante und die Ausbauvariante auf vorhandener Trasse wurden im Rahmen der Raumordnung geprüft, sie stellen jedoch keine Lösung des Verkehrsproblems dar, da sie die negativen Erscheinungsformen nicht beheben und keine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt bewirken.

Eine enger geführte Variante wirkt sich günstiger auf die vorhandene und sich entwickelnde Wohnbebauung der Gemeinde Essen aus. Für dringend erforderliche Neuansiedlungen soll der Ortsteil Hülsenmoor weiter entwickelt werden. Mit dieser städtebaulichen Planungsvorgabe ist eine weite Variante für die Umgehungsstraße nicht mehr verträglich.

Der geringe Abstand zur denkmalgeschützten Mühle wirkt sich bei allen Alternativlösungen der engen Variante allerdings sehr negativ aus. Durch Veränderung der Linienführung bei gleichzeitiger Verlängerung der Einschnittsstrecke wurde dieser Nachteil bei der Detailplanung deutlich reduziert.

Die Grundwasserbeeinträchtigung ist bei der weiten Ortsumgehung im Vergleich mit der engen Lösung deutlich stärker, da die Trasse vermehrt über Bereiche mit mittleren bis hohen Grundwasserständen führt. Des Weiteren werden doppelt so viele Fließgewässer gequert.

Insgesamt bewirkt die enge Variante den größten verkehrlichen Nutzen, die beste Entlastung des Ortes Essen vom Durchgangsverkehr, die besseren gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten und bietet gegenüber der Variante 2 den geringsten Eingriff in Natur und Landschaft, wobei die Anschlussformen besonders im Norden von Essen austauschbar und somit nicht entscheidungsrelevant für einen Vergleich sind.

2.3.3.4 Gewählte Linie

Der Verlauf der gewählten Trasse wird unter Ziffer 2.3.3.1 dargestellt und verläuft auf ganzer Länge auf dem Gebiet der Gemeinde Essen.

Um den Eingriff in das Landschaftsbild und die Immissionsbelastung zu minimieren, wird die Trasse nördlich der Landesstraße 843 auf möglichst großer Länge bei Berücksichtigung der Entwässerungsverhältnisse unter Geländeneiveau abgesenkt.

Die Verknüpfungen mit der Bundesstraße 68 alt im Norden und Süden von Essen sowie der Anschluss der Landesstraße 843 erfolgen jeweils höhengleich.

Die vorstehend beschriebene Linie ist weitestgehend mit der Wahllinie der landesplanerischen Feststellung des Landkreises Cloppenburg identisch. Abweichungen hiervon betreffen den Streckenabschnitt nördlich der Bahnlinie. Aufgrund der Trassenoptimierung zeigte sich, dass die Variante 1a sowohl hinsichtlich der Entwurfparameter, als auch unter Verkehrssicherheitsaspekten gravierende Nachteile aufweist. Die nunmehr gewählte Linie entspricht nördlich der Bahnlinie in etwa der damaligen Flächennutzungsplantrasse und wurde in der dem Linienbestimmungsverfahren vorgeschalteten UVS mit untersucht. Unter naturschutzfachlichen Aspekten wurden hierbei keine Nachteile formuliert.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten ist gemäß den vorstehenden Ausführungen zusammenfassend festzustellen, dass der Planfeststellungsvariante der Vorzug vor allen anderen Varianten zu geben ist.

2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es bean-

trägt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele (vgl. §§ 1, 2 NNatG) unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97, 329).

Die Untere Naturschutzbehörde (Landkreis Cloppenburg) hat eine gutachtliche Stellungnahme nach § 14 NNatG abgegeben. Das Benehmen ist hergestellt worden.

2.3.4.1 Verbote (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, NSG, LSG, Wallhecken, sonstige Schutzgebiete)

Von der geplanten Ortsumgehung Essen sind keine der in der Überschrift aufgeführten Gebiete betroffen.

2.3.4.2 Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des §§ 7 ff NNatG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen.

Gem. § 11 NNatG hat bei verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen eine naturschutzrechtliche Abwägung stattzufinden. Ergibt diese die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so sind nach § 12 NNatG Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357).

In Abschnitt 4 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Auf der Basis der vorliegenden naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gegebenheiten sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig. Im Einzelnen hatte die Anwendung der Eingriffsregelung der §§ 7 ff NNatG folgende Ergebnisse:

2.3.4.2.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 93,565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 8 NNatG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insoweit wird auf den Variantenvergleich und die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12) verwiesen.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 zum festgestellten Plan) beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft jedoch nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97,329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch zumutbaren Aufwand nicht weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen bzw. mit den z. T. durch Deckblätter geänderten Planunterlagen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz sind im LBP vorgesehen:

- Schutz von Einzelbäumen während der Bautätigkeit
- Schutzzaun zur Sicherung wertvoller Biotope während der Bautätigkeit
- sowie die unter Ziffer 4.1 (Deckblatt Seite 38, Tabelle 5) des LBP aufgeführten Schutzmaßnahmen

Es verbleiben allerdings auch nach Realisierung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung von Böden
- Teilversiegelung von Böden
- Beeinträchtigung von Böden durch Immissionen
- Beeinträchtigung des Grundwassers durch Immissionen
- sowie die unter Ziffer 4.4 (Deckblatt Seiten 46 – 48, Tabelle 6) des LBP aufgeführten Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken

2.3.4.2.2 Ausgleichsmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 10 NNatG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.92, NVwZ 93,565 und Urteil v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
- Umwandlung von Acker in ein Feldgehölz mit vorgelagerten Sukzessionsflächen
- Umwandlung von Acker und Entwicklung von Hochstaudenfluren mit einzelnen Gebüschgruppe

Nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff allerdings noch nicht vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtlichen Abwägung (§ 11 NNatG) vorzunehmen ist und (ggf.) Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind.

2.3.4.2.3 Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 10 NNatG ausgeglichen werden können, so ist gemäß § 11 NNatG der Eingriff unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen.

Von dieser spezifischen (bipolaren) Abwägung ist die allgemeine fachplanerische Abwägung zu unterscheiden, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung und die Erheblichkeit der zu erwartenden Eingriffe, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass gemäß § 11 NNatG die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Wege der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range zurückstehen. Das öffentliche Interesse an einer Realisierung der Maßnahme zum Zwecke der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße 68 (vgl. Abschnitt 2.3.2) überwiegt hier die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.

Aus der beschriebenen (teilweisen) Nichtausgleichbarkeit des Eingriffs resultiert gemäß § 12 NNatG die Notwendigkeit zur Ausweisung der in den festgestellten Plänen dargestellten und beschriebenen Ersatzmaßnahmen.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ersatzmaßnahmen vor:

- Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald mit Waldrändern und vorgelagerten Sukzessionsflächen
- Schaffung von Retentionsraum, Schaffung überwiegend niederungstypischer Biotopstrukturen und Aufwertung der Lebensraum- und Biotopverbundfunktion des Niederungsbereiches und des Flusslaufs der Lager Hase.

Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.

2.3.5 Immissionen

2.3.5.1 Lärm

2.3.5.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorha-

bensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche zum Schutze der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.5.1.2 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Die Forderung verschiedener Einwender, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand

der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 85, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind. Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme einer mittleren Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw, also auf Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Die Prognose, die Verkehrsmengen im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbaabschnitten sind berücksichtigt. Die Verkehrsprognose beruht auf einer Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover aus dem Jahr 2003.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916).

Im Verfahren wurden die von der Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert vorgenommenen Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt. Ein substantiiertes Vorbringen erfolgte jedoch nicht. Es gibt daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung.

2.3.5.1.3 Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96,1008; vom 22.9.1999, NVwZ 2000, 565 und vom 15.3.2000, DVBl 2000, 1342).

Die demzufolge vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktiver Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem extremen Missverhältnis ist das anders (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71,76).

Auf der anderen Seite kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu. Im Einzelnen ist von Gewicht, ob und in welchem Maße die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 16. BImSchV überschritten werden. Lässt sich selbst durch passive Maßnahmen kein Innenraum-schutz erzielen, bei dem schädliche Umwelteinwirkungen in den Räumen vermieden werden (vgl. 24. BImSchV), sind aktive Schutzmaßnahmen immer verhältnismäßig. Des Weiteren ist die Zahl der Betroffenen bedeutsam.

Auch die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997, VklBl. S. 434) beschreibt unter Ziffer 12 die Verhältnismäßigkeitsprüfung. Die Richtlinie geht davon aus, dass die Umstände des jeweiligen Einzelfalles betrachtet werden müssen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktion, die Lage der Außenwohnbereiche (z.B. an der von der Straße angewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die Zusatzbelastung aus der Baumaßnahme sein. U. a. wird auch darauf hingewiesen, dass es nicht allein auf den Vergleich der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen mit denen für passiven Lärmschutz ankommt. Nur soweit zwischen Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, d.h. der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht zu rechtfertigen ist, kann aktiver Lärmschutz zugunsten des passiven Lärmschutzes unterbleiben.

Die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien durchzuführende abschnittsweise Prüfung hat folgendes ergeben:

Die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien durchzuführende abschnittsweise Prüfung hat ergeben, dass entgegen dem ursprünglichen Antrag nunmehr zwischen Bau-km 2+340 und Bau-km 2+482 auf der Ostseite der Ortsumgehung eine 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet wird. Bei dieser Entscheidung überwog die einmalige, bisher sehr ruhige Lage gegenüber den Kosten der zu errichtenden Lärmschutzwand. Durch diese Änderung wird erreicht, dass im diesem Bereich die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Somit verbleiben nur an drei einzelstehenden Gebäuden, die sich in unmittelbarer Nähe zum Neubau der Bundesstraße 68 befinden, nachts Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmgrenzen.

Da die Grenzwerte für diese zu schützenden Gebäude durch passive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden können, brauchen aktive Schallschutzmaßnahmen angesichts der außer Verhältnis stehenden Kosten nicht realisiert werden.

An den von einer Grenzwertüberschreitung betroffenen Hausgrundstücken ist daher lediglich passiver Lärmschutz zu realisieren, was die Vorhabensträgerin in ihrer Planung zutreffender Weise auch berücksichtigt hat.

2.3.5.2 Passiver Lärmschutz / Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In Unterlage 11 zu diesem Planfeststellungsbeschluss sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

2.3.5.3 Entschädigung für Außenwohnbereich

Überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV, so entsteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbareren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die in o. g. Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

- Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Der Bemessung der Entschädigung ist die VLärmSchR 97 (VkBl 1997, 434), Ziffer XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbelastung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG Urteil vom 16.09.1993, DVBl 94, 338).
- Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen.
- Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.
- Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 19 a FStrG wird verwiesen.

Wie aus den Berechnungen der Unterlage 11 ersichtlich, liegt bei einem Objekt ein Entschädigungsanspruch vor.

2.3.5.4 Luftverunreinigungen, Schadstoffe

2.3.5.4.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz - Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem MLuS-02, geänderte Fassung 2005, verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann.

Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte größtenteils erst jenseits dieser Entfernung beginnt, auf einem großen Teil der Strecke eine zusätzliche Abschirmung durch die neu zu errichtenden Lärmschutzwände gegeben sein wird und die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen schon erheblich geringer sind als sie zum o. a. Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier.

Schädliche Bodenveränderungen gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG werden ebenfalls nicht eintreten.

2.3.5.4.2 Staubimmissionen

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11.LuS) auf der Grundlage der MluS 2002 in der geänderten Fassung 2005 hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Staubimmissionen (PM 10) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM 10 in einem Korridor von rd. 100 m Breite beiderseits der Bundesstraße 68 nicht überschritten. Die Gesamtbelastung beträgt $13,38 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der 24-h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in 200 m sowie in 10 m Abstand jeweils 9 mal überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen, § 4 Abs 2 und 4 der 22.BImSchV.

Die vorgesehenen Grenzwerte bzw. die Anzahl der Überschreitungen werden damit deutlich eingehalten. Damit kommt es zu keinem Konflikt in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urteil vom 18.11.2004, Az.: CN 11.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z.B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

Da keine Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte zu besorgen sind, bedarf es keiner weiteren Berücksichtigung im Rahmen des planungsrechtlichen Abwägungsgebotes beispielsweise durch Vorkehrungen gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder aber, indem die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlassen wird (vgl. Urteil des BVerwG v. 23.03.2005, Az: 4 A 6.04).

2.3.5.4.3 Stickstoffdioxidbelastung

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11 MLuS) auf der Grundlage der MLuS 2002 in der geänderten Fassung 2005 hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der ab 1. Januar 2010 zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid (NO₂) in einem Korridor von rd. 100 m Breite beiderseits der Bundesstraße 68 n nicht überschritten. Der 24-h-Mittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in 200 m Abstand 2 mal sowie in 10 m Abstand jeweils 3 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat zudem ergeben, dass sie bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Grenzwerten der Orientierungswerten der TA-Luft, der VDI 2310 und der EG-Richtlinie liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der B 212 n somit nicht zu erwarten.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht veranlasst.

2.3.6 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

2.3.6.1 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und

Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 3 Abs. 1 i.V.m. § 4 Abs. 1 Nr. 4 NWG (§ 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 4 und 5 WHG) einer Erlaubnis (§ 10 NWG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 11 NWG) oder Bewilligung (§ 13 NWG). Diese Entscheidungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. 31 Abs. 1 NWG (§ 14 Abs. 1 WHG) nicht erfasst, sondern unter Ziffer 1.4.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert ausgesprochen.

Bei Beachtung der unter Ziffer 1.4.1.2 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 8 NWG, § 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 13 Abs. 3 NWG, § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten.

2.3.7 Auswirkungen auf landwirtschaftliche Strukturen, Flurbereinigungsverfahren

Das festgestellte Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden, und bewirkt Zerschneidungsschäden in erheblichem Maße. Insgesamt entsteht durch die Maßnahme eine Flächenüberbauung in einer Größe von ca. 13,5 ha, davon ca. 4,3 ha Fahrbahnbefestigungen sowie ca. 6,55 ha Arbeitsstreifen während der Bauzeit. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen für den Verlust von Lebensräumen, von Tieren und Pflanzen und die nachteiligen Wirkungen auf den Boden, das Grundwasser und Oberflächenwässer und das Landschaftsbild umfassen ca. 7,1 ha. Der landwirtschaftlichen Nutzung werden für den Straßenbau und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen Flächen in einer Größe von zusammen ca. 20,6 ha entzogen. Durch Flächenverlust sind 24 Eigentümer betroffen, durch Zerschneidung 10 Betriebe.

Durch den Verlauf der B 68 neu wird eine erhebliche Anzahl Flurstücke angeschnitten oder durchtrennt. Dies würde zur Bildung einer Vielzahl von Restflächen führen, die aufgrund ihrer Größe bzw. Form nicht oder nur eingeschränkt wirtschaftlich nutzbar sind. Insgesamt werden zahlreiche landwirtschaftliche Wegeverbindungen zerschnitten bzw. aufgehoben. Zur Betroffenheit im Einzelnen und zur Lösung der jeweiligen Konflikte wird auf die Begründung zu den Einzeleinwendungen verwiesen.

Der Eingriff in private Flächen und in die landwirtschaftlichen Betriebe hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Durch die Realisierung des Bauvorhabens wird zwar teilweise erheblich in landwirtschaftliche Betriebe eingegriffen, in einem Fall ist eine Existenzgefährdung gegeben. Die Inanspruchnahme ist gerechtfertigt, weil das Vorhaben nach Abwägung aller von ihr berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Auch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Nds. Naturschutzgesetz, die Bestandteil des festgestellten Planes sind, ist notwendig, weil nur so sichergestellt werden kann, dass die gesetzlich geforderte Kompensation erreicht wird.

Der rechtsstaatliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dem sich jede Enteignung zu unterwerfen hat, wirkt auf die Abwägung der Planfeststellungsbehörde in der Weise ein, dass sie nach Wegen und Mitteln zu suchen hat, eine Enteignung möglichst zu vermeiden. Das ist im Verfahren erfolgt. Gelingt dies nicht, so scheidet ein Vorhaben nicht bereits deshalb, weil eine Enteignung nicht vermieden werden kann (vgl. BVerwG, Urt. v. 05.10.1990, NVwZ – RR 91). Die Planfeststellungsbehörde hat bei besonderen Betroffenheiten Umplanungen initiiert, um den Eingriff auf das unerlässliche Maß zu mildern.

Die Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der Abwägung zu der Entscheidung gekommen, dass die Inanspruchnahme des Grundeigentums in dem verbleibenden beantragten Umfang erforderlich und gerechtfertigt ist. Um die erhebliche Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange zu mildern, soll auf Antrag der Enteignungsbehörde vom 08.08.2006 ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG im Jahr 2009 eingeleitet werden. Durch diese Sonderform der Flurbereinigung sollen die Nachteile des Plans, nämlich der Landverlust, die An-

schneidungs- und Zerschneidungsschäden, die Beeinträchtigungen des Wegenetzes sowie die Abtrennung von Hofstellen verringert bzw. behoben werden. Der Unternehmensträger, das Amt für Landentwicklung, die Niedersächsische Landgesellschaft mbH (NLG) und die Gemeinde Essen bemühen sich, vor dem und im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens „Ortsumgehung Essen“ durch den Ankauf von landwirtschaftlichen Flächen die Voraussetzungen zu schaffen, besonders erhebliche Eingriffe in Betriebe durch Ersatzlandstellung auszugleichen. Die Bereitstellung von Ersatzland ist anerkanntermaßen geeignet, selbst eine Existenzgefährdung als der Planung entgegenstehenden Belang zu überwinden (vgl. Urteil des BVerwG v. 18.05.1995, Natur und Recht, Heft 10/11, 1995, S. 537).

Das Flurbereinigungsverfahren bringt den landwirtschaftlichen Betrieben und der allgemeinen Agrarstruktur des betroffenen Gebietes messbare Vorteile. Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die mit dem Plan verbundenen Nachteile gelöst werden können und keine unverhältnismäßigen Nachteile für die betroffenen Betriebe und die allgemeine Agrarstruktur verbleiben.

Mit einer einseitigen Risikoverlagerung zum Nachteil der betroffenen Landwirte ist nicht zu rechnen, auch wenn das Flurbereinigungsverfahren noch nicht eingeleitet ist. Ein Scheitern der Flurbereinigung ist nicht zu erwarten.

Nach Abwägung aller Belange treten die agrarstrukturellen Nachteile gegenüber den Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens zurück.

2.3.8 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.3.8.1 Allgemeines

Für das Bauvorhaben ist nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f des UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese kann nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3 b FStrG.

Auf der Grundlage von Unterlagen gem. § 6 UVPG unter Einbeziehung der behördlichen Stellungnahmen und Äußerungen der Öffentlichkeit ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gem. § 11 UVPG erarbeitet worden, wobei die Unterlagen des Vorhabensträgers einer kritischen Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Sie erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens in vollem Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und - nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand - eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen aktuell möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgte auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens gem. § 12 UVPG.

Die vom Vorhabensträger in das Verfahren eingebrachten und planfestgestellten Deckblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) enthalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen, so dass nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG auf eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit verzichtet werden konnte. Die Untere Naturschutzbehörde wurde bei Erstellung der in den Deckblättern enthaltenen Änderungen beteiligt.

Für die Durchführung der Verfahrensschritte nach §§ 11 und 12 UVPG sind insbesondere die nachfolgend dargelegten Unterlagen / Quellen ausgewertet worden.

- Unterlagen des Trägers des Vorhabens gem. § 6 UVPG (Antrag)
- Stellungnahmen / Einwendungen der Behörden, Träger öffentlicher Belange (TÖB), der anerkannten Umweltverbände und der Privaten, die sich konkret mit Umweltaspekten der beantragten Baumaßnahme auseinandersetzen; da sich Stellungnahmen inhaltlich teilweise gleichen, werden themenbezogene Schwerpunkte gesetzt.
- Erörterung vom 30.05. und 31.05.2007

- Sonstige Quellen

Die nachfolgenden Ausführungen sind so strukturiert, dass im Anschluss an eine Kurzbeschreibung des beantragten Bauvorhabens die Betroffenheiten der einzelnen Schutzgüter des UVPG dargelegt werden.

Im Rahmen dieser Darstellung und Bewertung gemäß § 11 und 12 UVPG werden andere Lösungsmöglichkeiten (Vorhabensalternativen, Trassen- / Bauvarianten) nicht detailliert dargestellt und bewertet. Dieses geschieht umfassend unter Abschnitt 2.3.11 des Planfeststellungsbeschlusses.

Die konkrete Bearbeitung der Schutzgüter gemäß UVPG wird im Regelfall wie folgt vorgenommen:

Schritt 1: Zusammenfassende Darstellung (Beschreibung)

- Kurzbeschreibung der Untersuchungsmethodik und der Ist-Situation (Angaben der Vorhabensträgerin)
- Kurzbeschreibung der anlage-, bau- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen (Angaben der Vorhabensträgerin)
- Kurzbeschreibung der vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen (Angaben der Vorhabensträgerin)

Schritt 2: Mediale Bewertung der Umweltauswirkungen

- Benennung von Bewertungsmaßstäben
- Bewertung der Methodik und der Auswirkungen
- Besondere Problemstellungen
- Bewertung der Schutz- und Kompensationsmaßnahmen
- Bewertung / Beantwortung der umweltrelevanten Einwendungen

Im Anschluss hieran wird eine medienübergreifende Bewertung aller Umweltauswirkungen vorgenommen, die sich mit folgenden Aspekten beschäftigt:

- Zusammenfassung aller Einzelergebnisse
- Wechselwirkungen
- Konflikte zwischen einzelnen Schutzgütern; evtl. Belastungsverlagerungen
- Gesamturteil aus Umweltsicht

Die im Rahmen der Bewertung von Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) berücksichtigten Bewertungsmaßstäbe sind den einzelnen Schutzgütern zugeordnet und sind dort detailliert aufgeführt.

2.3.8.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

2.3.8.3 Beschreibung, Art und Umfang des Vorhabens

Die Planung umfasst den Neubau der Bundesstraße 68 von der Querung des Essener Kanals bei Str.-km 68,8 bis ca. 500 m nördlich der Felder Straße bei Str.-km 64,8. Die Ortsumgehung soll die als unerträglich empfundenen Verkehrsverhältnisse im Zuge der Ortsdurchfahrt Essen durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs verbessern.

Die Gesamtlänge der durchgehenden Strecke beträgt 4,070 km. An Straßen im untergeordneten Netz kommen ca. 1,2 km hinzu. Die Ortsumgehung ist als anbaufreie Verbindungsstraße ohne Radweganlagen mit einer Fahrbahnbreite von 8 m zuzüglich der beidseitig 1,5 m breiten Bankettstreifen geplant. Sie wird überwiegend in Dammlage und nur im Straßenabschnitt zwischen der L 843 und der Überführung des Windmühlenweges im Einschnitt geführt. Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz erfolgt am Beginn und am Ende der Baustrecke, sowie höhengleich über eine Kreuzung mit der Landesstraße 843, die mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet wird.

Insgesamt ergibt sich durch die geplante Bundesstraße eine Flächeninanspruchnahme von

- ca. 4,3 ha Fahrbahnbefestigung
- ca. 6,55 ha Arbeitsstreifen während der Bauzeit
- ca. 7,1 ha flächige Kompensationsmaßnahmen

2.3.8.4 Vorhabensalternativen

2.3.8.4.1 Geprüfte Trassen- und Bauvarianten

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG v. 16.08.1995, UPR 95, 445). Auch § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG v. 25.01.96, DVBl 96, 677).

2.3.8.4.2 Beschreibung der gewählten Lösung

Die beantragte Trasse zweigt nördlich der Brücke über den Essener Kanal, vor dem Bahnübergang von der bestehenden B 68, ab. Sie verläuft dann auf einer Länge von ca. 1,7 km in nördliche Richtung parallel zur Bahnlinie durch die Hase-Niederung und kreuzt anschließend die Landesstraße 843. Danach verläuft sie, weiter in vorwiegend nördliche Richtung, parallel zur festgesetzten Wohnbaugrenze des Siedlungsgebietes "Hülsenmoor" mit weitestgehendem Abstand zu einer denkmalgeschützten Mühle. Am Fuß der anschließenden Überführungsrampe zur Bahnstrecke Quakenbrück – Cloppenburg schwenkt die Trasse zunächst nach Westen und dann in östliche Richtung, verläuft an der „Barlager Straße“ etwa mittig zwischen zwei Hofstellen landwirtschaftlicher Nebenerwerbsbetriebe und mündet dann rd. 1,4 km nördlich der Ortsdurchfahrt wieder in die vorhandene B 68 ein.

2.3.8.5 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

2.3.8.5.1 Anlagebedingte Wirkfaktoren

Flächeninanspruchnahme/Versiegelung

Durch die Neubaumaßnahme werden rd. 13,5 ha Boden überbaut und bleibend dauerhaft beansprucht. Hierin sind Flächen für Fahrbahnen, Brücken, Böschungen, Gräben und Mulden enthalten. Von den beanspruchten Grundflächen werden insgesamt 4,30 ha neu versiegelt (Nettoneuversiegelung), 1,6 ha werden teilversiegelt.

Veränderung des Kleinklimas

Durch die Versiegelung bisher gehölzbestandener, krautiger oder ackerbaulich genutzter Flächen kann es im unmittelbaren Trassenbereich zu kleinklimatischen Veränderungen kommen. Da keine bioklimatischen Ausgleichsräume betroffen sind, ist in Bezug auf lufthygienische Belastungen nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Veränderung des Grundwassers / Wasserentnahmen

Zur Gründung von Bauwerken, zur Durchführung der Erdarbeiten und zur erfolgreichen Nachverdichtung wird je nach aktuellem Grundwasserstand in Teilbereichen eine Absenkung des Grundwasserspiegels erforderlich. Wasserentnahmen sind nicht vorgesehen.

Veränderung des Niederschlagsanflusses und Fließgewässer

Die Nettoneuversiegelung führt generell zu einer Erhöhung des oberflächlichen Wasserabflusses. Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt bei allen hier neu geplanten Straßen und Wegen über seitlich angelegte Bankette und Gräben bzw. Mulden.

Zur Vermeidung von Abflussspitzen in den Vorflutern wird an der B 68 auf die Fassung über Hochborde mit Straßenabläufen verzichtet. Die Anlegung von Regenrückhaltebecken als zusätzliche Entlastung der Verbandsgewässer ist nicht erforderlich und ebenfalls nicht vorgesehen.



Aufgrund des geringen Grundwasserflurabstandes im Planungsabschnitt Bau-km 1+260 bis 2+000 müssen die Gräben gegen eindringendes Grundwasser mit steinfreiem, bindigem Boden $d=20$ cm oder gleichwertigen Maßnahmen gedichtet werden.

Visuelle Wirkfaktoren

Von den Dammlagen und besonders von den Überführungsbauwerken geht eine Fremdkörperwirkung aus. Dies trifft insbesondere für die Trasse im Niederungsbereich der Lager Hase zu, außerdem auch im Bereich der offenen Eschlage für das Überführungsbauwerk des Windmühlenweges und das Überführungsbauwerk über die Bahn. Der Verlust und die Zerschneidung von landschaftsprägenden Gehölzbeständen wirken sich ebenfalls erheblich aus. Ausgeglichen werden die Beeinträchtigungen durch eine intensive Eingrünung der Ortsumgebung.

Licht

Es sind keine Beleuchtungsanlagen geplant. Der Anschluss der L 843 an die B 68 wird über eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage geregelt.

Zerschneidungen

Die Ortsumgebung verursacht eine Zerschneidung von faunistischen Funktionsbeziehungen im südlichen Untersuchungsgebiet (Niederungsbereich Lager Hase bis Essener Kanal). Außerdem entstehen potenzielle Beeinträchtigung eines Tierlebensraumes gefährdeter Arten (Rebhuhn) zwischen Essen und Hülsenmoor. Dieser würde jedoch unter Berücksichtigung der aktuellen Bauleitplanung für den Ortsteil Hülsenmoor auch ohne die Ortsumgebung zerstört werden.

Sonstige Wirkfaktoren

Weitere anlagebedingte Wirkfaktoren sind nicht bekannt.

2.3.8.5.2 Baubedingte Wirkfaktoren

Flächeninanspruchnahme/Bodenverdichtung

Während der Bauphase sind überwiegend beidseitig Arbeitsstreifen von 10 m Breite vorgesehen. In Teilbereichen wird aus Biotopschutzgründen auf den Arbeitsstreifen verzichtet. Wo dies nicht vollständig möglich ist, wird der Arbeitsstreifen auf das unbedingt erforderliche Maß reduziert (rd. 5 m Breite).

Bodenentnahmen, Abgrabungen, Aufschüttungen

Zum Ausgleich des Verlustes von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Lager Hase, ist an der Lager Hase ein Bodenabtrag von rd. 17.000 m³ geplant. Diese Maßnahme dient gleichzeitig als Seitenentnahme.

Wasserentnahmen

Die Wasserversorgung der Baustelleneinrichtungen wird von geeigneten Verteilerpunkten in der örtlichen Wasserversorgung aus herangeführt. Spezielle Wasserentnahmen aus Brunnen sind nicht vorgesehen.

Abwässer

Anfallende sanitäre Abwässer werden gesammelt und nach Bedarf abgepumpt und zu Abwasserbehandlungsanlagen abgefahren.



Erschütterungen

Bei den Gründungsarbeiten für die Brückenbauwerke kann es zu Erschütterungen in der unmittelbaren Umgebung kommen, die jedoch keine Gefährdung vorhandener baulicher Anlagen darstellen.

Licht

Für die Baustelleneinrichtung können Beleuchtungsanlagen notwendig werden. Inwieweit die jeweiligen Bauabschnitte tatsächlich beleuchtet werden, hängt vom Baubetrieb und der Organisation sowie von der Jahreszeit ab und kann zurzeit noch nicht angegeben werden.

Lärm

Lärmbelastungen können im gesamten Baustellenbereich vereinzelt oder zeitweise auftreten. Auch entlang der Transportwege, vor allem im Bereich der Baustellenzufahrten, ist mit Lärmemissionen zu rechnen.

Luftverunreinigungen

Im gesamten Baustellenbereich ist mit von den Baufahrzeugen und -maschinen ausgehenden Luftverunreinigungen durch Staub und Abgase zu rechnen.

Abfälle

Anfallende Abfälle werden schadlos entsorgt und soweit möglich Wiederverwertungsanlagen zugeführt (z.B. Bauschutt).

Visuelle Wirkfaktoren

Die Baustelleneinrichtungen und der Baubetrieb führen zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Lagerung von Baumaterialien und Boden, den Einsatz von Baugeräten (z.B. Kräne für die Brückenbauwerke) und die vegetationsfreien Flächen im Bereich des Baufeldes. Hinzu kommt der Verlust von Gehölzstrukturen für die Einrichtung der Baustellenflächen.

Sonstige Wirkfaktoren

Weitere baubedingte Wirkfaktoren sind nicht bekannt.

2.3.8.5.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

Abwässer

Hinsichtlich der Abflussverhältnisse erfolgt keine stärkere Belastung der Vorfluter. Ein großer Teil der Inhaltsstoffe der Straßenabflüsse wird in der belebten, bewachsenen Bodenzone der Böschungen und Entwässerungseinrichtungen zurückgehalten.

Der Rest des Oberflächenwassers wird ungebündelt in Mulden oder Seitengräben gesammelt und dort versickert. In den Mulden und Seitengräben ist ein Längstransport zur Vorflut möglich.

Erschütterungen

Betriebsbedingt auftretende Erschütterungen über die bestehenden Vorbelastungen hinaus sind nicht zu erwarten.

Lärm

Der Bau der Ortsumgebung Essen im Zuge der Bundesstraße 68 ist schalltechnisch als Straßenneubau zu behandeln. Somit sind die Kriterien der Lärmvorsorge auf der Grundlage der 16. BImSchV anzuwenden.

Zum Schutz der Anlieger kommen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zur Anwendung.

Luftverunreinigungen

Für den Neubau der Ortsumgehung Essen wurde eine Abschätzung der Abgasbelastungen (Jahresmittelwerte und 98-Perzentile) durch den Kfz-Verkehr gemäß dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - MLuS-02" vorgenommen. Die Berechnungsergebnisse sind aus den Diagrammen und Tabellen der Unterlage 11.Lus.2 zu ersehen. Die ermittelten Immissionen von der neuen Straße sind danach als unkritisch zu bewerten.

Visuelle Wirkfaktoren

Durch den Fahrzeugverkehr kann es im Nahbereich der Straße zu einer wahrnehmbaren technischen Überprägung des Landschaftsbildes kommen. Zu den betriebsbedingten, visuellen Wirkfaktoren zählen auch Abblend- und Fernlicht der Kraftfahrzeuge.

Zerschneidungen

Zusätzlich zum Straßenbauwerk kann der fließende Verkehr Zerschneidungswirkungen verstärken.

Sonstige Wirkfaktoren

Weitere betriebsbedingte Wirkfaktoren sind nicht bekannt.

2.3.8.6 Beschreibung des Untersuchungsrahmens

2.3.8.6.1 Räumliche und inhaltliche Abgrenzung

In einem ersten Arbeitsschritt wurde im Rahmen der 1992 erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) eine Grobbeurteilung der Raumempfindlichkeit östlich und westlich von Essen durchgeführt. Schon die Auswertung vorhandener Daten im Maßstab 1:25.000 zeigte deutlich, dass eine Westvariante mit deutlich höheren Umweltbelastungen verbunden wäre als östliche Varianten. In der zweiten Stufe der UVS wurde daher nur die Möglichkeit einer Ostumgehung vertieft untersucht. Die weiteren Untersuchungen beschränkten sich auf ein entsprechend reduziertes Untersuchungsgebiet, dessen Lage und Größe dennoch sicherstellt, dass weit reichende zu erwartende Auswirkungen auf die Umwelt erfasst und ein konfliktarmer Korridorbereich abgegrenzt werden konnte.

Für den landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) wurde als Ergebnis der Abstimmungen innerhalb der Arbeitskreise im nördlichen Abschnitt ein Korridor von rd. 200 m beidseitig der Fahrbahn als Untersuchungsgebiet festgelegt. Im Niederungsbereich der Lager Hase bis zum Essener Kanal wurde das Untersuchungsgebiet auf rd. 350 m beidseitig erweitert. Emissionsbelastungen über das Untersuchungsgebiet hinaus werden durch das schalltechnische Gutachten und die luftschadstofftechnische Untersuchung erfasst.

Der LBP hat die Aufgabe, gemäß § 7ff NNatG die Erheblichkeit und den Umfang der verursachten Eingriffe sowie die damit verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu ermitteln und zu bewerten und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu begründen und darzustellen.

2.3.8.6.2 Angewandte Untersuchungsmethoden

Die Beurteilung des Raumes und der Auswirkungen einzelner Varianten in der UVS erfolgte mehrstufig. Die UVS gliedert sich dazu in einen raumbezogenen Abschnitt und einen variantenbezogenen Abschnitt. Im raumbezogenen Abschnitt wurden die vorhandenen Landschaftspotenziale und Nutzungen sowie die Ziele der räumlichen Planung herausgearbeitet. Auf dieser Grundlage erfolgte zunächst eine Grobbeurteilung des Raumes westlich und östlich von Essen. Aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse, wurde nur für ein engeres Untersuchungsgebiet östlich von Essen die Bestandsaufnahme im kleineren Maßstab durch Kartierungen und weitere Recherchen ergänzt und konkretisiert.

Der variantenbezogene Abschnitt der UVS umfasst die vergleichende Beurteilung einzelner Varianten. Darin werden die Umweltauswirkungen der Straßen ermittelt und dargestellt. Der LBP dient im Wesentlichen der Anwendung der Eingriffsregelung (§ 7 ff NNatG). Schutzgüter der Eingriffsregelung sind die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts umfasst die abiotischen Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen- und Tierwelt, ihre Biotope und ihre Wechselwirkungen.

2.3.8.7 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Schutzgüter)

2.3.8.7.1 Mensch

Westlich der Trasse befindet sich der Ortskern von Essen. Der Abstand zum Ortsrand beträgt rd. 300 - 350 m. Östlich der Trasse liegt der Ortsteil Hülsenmoor. Einzelbebauung ist an mehreren Stellen entlang der Trasse vorhanden.

2.3.8.7.2 Tiere

Von besonderer Bedeutung sind das Vorkommen seltener oder gefährdeter Tierarten und die Bereiche, die seltenen oder gefährdeten Arten als Lebensraum bzw. Teillebensraum dienen sowie faunistische Funktionsbeziehungen. Folgende Bereiche haben aus faunistischer Sicht als Lebensraum eine besondere Bedeutung:

- Essener Kanal (Schmetterlings- und Libellenlebensraum)
- Lager Hase mit angrenzenden Bereichen (Libellen- und Heuschreckenlebensraum, Lebensraum gefährdeter Vogelarten)
- Eschfläche zwischen Essen und Hülsenmoor (Lebensraum des Rebhuhns)

Aufgrund seiner Größe und der nachgewiesenen Arten stellt der Bereich der Lager Hase den bedeutendsten Tierlebensraum im Untersuchungsgebiet dar. Zwischen seinen einzelnen Bereichen sind wesentliche faunistische Funktionsbeziehungen zu erwarten. Faunistische Funktionsbeziehungen konnten auch etwas weiter südlich der Lager Hase nachgewiesen werden. Bei der Eschfläche zwischen Essen und Hülsenmoor ist zu berücksichtigen, dass nach den Planungen des 2002 genehmigten Flächennutzungsplans der Gemeinde Essen, der Lebensraum für das Rebhuhn langfristig verloren gehen wird, da die Flächen westlich von Hülsenmoor bis zur geplanten Ortsumgehung für die weitere Wohnbauentwicklung von Hülsenmoor vorgesehen sind.

2.3.8.7.3 Pflanzen

Der Landschaftsraum wird im Wesentlichen durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt, wobei diese nur noch zum Teil von den natürlichen Standortbedingungen abhängt. Feuchte Niederungsbereiche werden noch heute überwiegend als Grünland genutzt. Auf den trockeneren Standorten überwiegt Ackernutzung. Forstlich genutzte Flächen sind nur in geringem Umfang vorhanden.

Hochwertige Biotoptypen beschränken sich auf naturnahe Laubwaldbestände, kleinflächige Auengebüsche, Wallhecken, Streuobstwiesen, naturnahe Fließgewässerabschnitte und naturnahe Stillgewässer, Röhrichte und mesophile Grünlandbestände. Eine deutliche Konzentration der insgesamt eher seltenen, hochwertigen Biotoptypen ist im Niederungsbereich der Lager Hase festzustellen.

2.3.8.7.4 Boden

In den Niederungsbereichen der Lager Hase und am Essener Kanal haben sich die Böden aus fluviatilen Sandablagerungen gebildet. Aufgrund des Grundwassereinflusses entstanden aus den nährstoffarmen Sanden Gley-Podsole. Im Bereich der Lager Hase werden die fluviatilen Sande von lehmigen Sanden überdeckt. Dort bildeten sich reine Gley-Böden aus. Der Gley im Bereich der Lager Hase hat hinsichtlich des Biotopentwicklungspotenzials eine besondere Bedeutung.

Die höher gelegenen Bereiche der Geest werden durch Geschiebelehme, überlagert von Geschiebedecksanden, geprägt. In tieferen Lagen sind aufgrund von zeitweiligem Stauwassereinfluss Pseudogley-Braunerden verbreitet. Auf dem höher gelegenen Standort nordwestlich von Essen entstanden durch Plaggenwirtschaft Plaggenesche mit durchschnittlich 8 bis 13 dm Auflage. Nach Angaben des Niedersächsischen Landesamtes für Bodenforschung (NLFb) ist die Plaggenesche der Region hinsichtlich ihrer kulturhistorischen Bedeutung aufgrund der weiten Verbreitung allgemein als mittel einzustufen.

2.3.8.7.5 Wasser

Das Schutzgut Wasser besteht aus den Teilschutzgütern Grund- und Oberflächenwasser. Im südlichen Bereich der Trasse werden die Böden durch Grundwassereinfluss geprägt. Geringe Grundwasserflurabstände weist besonders der Niederungsbereich der Lager Hase auf. Diese Bereiche haben eine besondere Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt. Wegen der geringen Grundwasserflurabstände und sandiger Deckschichten ergibt sich dort für das Grundwasser gleichzeitig eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzungen.

In höher gelegenen Geschiebelehmverbreitungsgebieten im nördlichen Trassenverlauf liegen die mittleren Grundwasserhoch- und -tiefstände mehr als 20 dm unter der Geländeoberfläche. Wegen der sandigen Substrate ist dort mit einer hohen Grundwasserneubildungsrate zu rechnen. Im Regionalen Raumordnungsprogramm von 1988 wird dies durch die Ausweisung als „Gebiet mit besonderer Bedeutung für die Wassergewinnung“ herausgestellt. Wasserschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Den Stillgewässern sowie der Lager Hase als prägendes Gewässer und Teil des natürlichen Gewässernetzes kommt hinsichtlich des Teilschutzgutes Oberflächengewässer eine besondere Bedeutung im Wasserhaushalt zu. Dies ist bei den übrigen Fließgewässern aufgrund ihrer künstlichen Entstehung oder der naturfernen Ausprägung nicht der Fall. Künstliche Fließgewässer wie Kanäle und Gräben verursachen besonders in Niederungsgebieten eine Störung des natürlichen Wasserhaushaltes. Zum Beispiel bewirken sie eine verstärkte Entwässerung durch Absenkung von natürlichen Grundwasserständen und eine schnellere Ableitung des Wassers aus der Landschaft. Dies ist in Bezug auf den natürlichen Wasserhaushalt negativ zu beurteilen.

2.3.8.7.6 Klima und Luft

Großräumig liegt das Untersuchungsgebiet im maritim beeinflussten Klimabereich. Besondere klimatische Funktionsräume wie Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebiete sind nicht zu erwarten.

Die Ortsdurchfahrt Essen ist derzeit durch den hohen Durchgangsverkehr der B 68 und den damit verbundenen hohen Anteil des Schwerlastverkehrs stark belastet. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumgehung, werden der Stauanteil in der Ortslage und die damit verbundene Emissionsbelastung stark reduziert.

2.3.8.7.7 Landschaft

Die Niederungslandschaft der Lager Hase besitzt aufgrund der Ausstattung mit zahlreichen naturnahen Gehölzstrukturen eine hohe bis mittlere Vielfalt. Durch den noch relativ hohen Anteil der für die Niederung historisch typischen Grünlandnutzung, ist die Eigenart noch deutlich erhalten. Die Naturnähe ist allerdings durch den Ausbau der Gewässer und die zunehmend intensivierte Landnutzung schon eingeschränkt. Grundsätzlich ist der Niederungsbereich empfindlich gegenüber Zerschneidungen und technischen Elementen. Allerdings sind die zahlreichen Gehölzstrukturen in der Lage, Fernwirkungen weitestgehend zu verhindern.

Außerhalb der Niederung hat das Landschaftsbild einen anderen Charakter. Es wird geprägt durch großflächige, als Acker genutzte Eschlagen. Das Fehlen gliedernder und naturnaher Landschaftselemente entspricht durchaus der kulturhistorischen Eigenart der Eschlagen. Aufgrund der Offenheit besitzt diese Landschaft in Bezug auf Fernwirkungen durch Dammbauwerke eine höhere Empfindlichkeit als der Niederungsbereich.

2.3.8.7.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Im näheren Trassenbereich befinden sich vier Bauwerke von denkmalpflegerischer Bedeutung:



- ein Heuerhaus an der Gemeindestraße „Zur Barlage“, etwa 200 m östlich der Bahn,
- die Hofanlage Ottenweiß an der L 843 Richtung Bevern,
- die Friedhofskapelle von Essen und
- Diekmanns Mühle am Windmühlenweg östlich der Bahn.

Die Kapelle und die Mühle wurden vom Landkreis Cloppenburg in die vorläufige Denkmalschutzliste aufgenommen.

2.3.8.8 Beschreibung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in tabellarischer Form

2.3.8.8.1 Erhebliche Beeinträchtigungen

Schutzgut Mensch

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass durch die Lärmemissionen ohne Lärmschutzmaßnahmen die zulässigen Grenzwerte an mehreren Wohngebäuden überschritten werden. An den betroffenen Objekten sind aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Durch die Überbauung und Versiegelung kommt es zu einem vollständigen Verlust der vorhandenen Biotopstrukturen und Lebensräume auf den betroffenen Flächen.

Nachfolgend ist der Umfang der zu erwartenden erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere und Pflanzen dargestellt:

- Verlust von Biotopstrukturen der Wertstufe IV, **0,22 ha**
davon
 - 0,09 ha Wallhecken
 - 0,13 ha Buchenmischwald
- Verlust von Biotopstrukturen der Wertstufe III, **0,97 ha**
davon
 - 0,70 ha schutzwürdige Grünlandstrukturen
 - 0,07 ha Heckenstrukturen
 - 0,06 ha Uferstaudenfluren
 - 0,14 ha naturnahe Feldgehölze
- Verlust von Einzelbäumen **35 St. (0,34 ha)**
- Zerschneidung von faunistischen Funktionsbeziehungen im südlichen Untersuchungsgebiet (Niederungsbereich Lager Hase bis Essener Kanal)
- Beeinträchtigung eines Tierlebensraumes gefährdeter Arten (Rebhuhn) zwischen Essen und Hülsenmoor

Schutzgut Boden

Aufgrund der Ausbaumaßnahme ergeben sich folgende erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen bzw. Verluste von Werten und Funktionen des Schutzgutes Boden:

- Versiegelung von Bodenflächen **4,30 ha**
- Teilversiegelung von Bodenflächen **1,60 ha**
- Verlust des Biotopentwicklungspotenzials durch den Baukörper im Bereich grundwassernaher Gleye **1,20 ha**
- Erhebliche Beeinträchtigungen von Böden durch Schadstoffeinträge in einem Abstand bis 10 m vom Fahrbahnrand **~8,00 ha**

Schutzgut Wasser

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser kommt es zu folgenden erheblichen Beeinträchtigungen:

- Reduzierung der Grundwasserneubildung und Beeinträchtigung des Bodenwasserhaushaltes durch die Versiegelung von Bodenflächen **4,30 ha**
- Gefahr der Anreicherung von Schadstoffen im Grundwasser in Bereichen mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen **~2,50 ha**
- Verlust von Retentionsraum durch Dammbauwerke in der Aue der Lager Hase **~16.000 m³**

Schutzgüter Klima und Luft

Die vom Straßenbau verursachten kleinklimatischen Veränderungen bleiben weitestgehend auf den unmittelbaren Eingriffsbereich, das heißt, auf die Trasse der Ortsumgehung beschränkt und werden nicht als erheblich eingestuft.

Die im Rahmen der luftschadstofftechnischen Berechnung ermittelten Immissionen von der neuen Straße sind als unkritisch zu bewerten.

Schutzgut Landschaft

Teilweise erheblich sind die Beeinträchtigungen, die sich aufgrund der Fremdkörperwirkung von Dammlagen und besonders von Überführungsbauwerken ergeben. Dies trifft insbesondere für die Trasse im Niederungsbereich der Lager Hase zu, außerdem auch im Bereich der offenen Eschlage für das Überführungsbauwerk des Windmühlenweges und das Überführungsbauwerk über die Bahn. Der Verlust und die Zerschneidung von landschaftsprägenden Gehölzbeständen können sich ebenfalls erheblich auswirken.

Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Durch den Bau der Straße und insbesondere durch das Überführungsbauwerk am Windmühlenweg, kommt es im Umfeld der Windmühle zu einer weiteren technischen Überprägung eines kulturhistorisch nicht unbedeutenden Landschaftsteils.

Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Ziel ist es nicht, alle diese denkbaren funktionalen und strukturellen Beziehungen aufzuzeigen. Vielmehr sollen die Bereiche herausgestellt werden, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabensbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Diese Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge weisen deshalb ein besonderes Konfliktpotenzial auf.

Beispiele für solche Bereiche mit einem komplexen Wirkungsgefüge sind die Niederungsbereiche an der Lager Hase und am Essener Kanal.

2.3.8.8.2 Positive Auswirkungen

Die Überlastung des innerörtlichen Abschnittes der B 68 mit den häufigen Anfahr- und Abbremsvorgängen an den Knotenpunkten führen zu hohen Abgas- und Lärmbelastungen.

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird sowohl die innerörtliche Verkehrssituation als auch die überörtliche Verbindungsfunktion verbessert. Die Lebensbedingungen der Menschen in der Ortschaft Essen werden deutlich verbessert.

2.3.8.9 Schutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich von erheblichen Beeinträchtigungen sowie Ersatzmaßnahmen

2.3.8.9.1 Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz

Lärmschutzmaßnahmen und Luftschadstoffe

Zur Minderung des Verkehrslärms und zur Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen in Wohnbereichen werden aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen eingesetzt. Die Lärm- und Schadstoffbelastungen im Ortskern von Essen werden deutlich verringert.

Landschaftspflegerische Maßnahmen

Entsprechend dem Vermeidungsgrundsatz des § 8 NNatG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Im Zuge der Ortsumgehung sind während der Bautätigkeit Maßnahmen zum Schutz von mehreren Einzelbäumen sowie 1.180 m Schutzzäune zur Sicherung wertvoller Biotope vorgesehen.

Darüber hinaus wird das Straßenbauwerk landschaftsgerecht eingegrünt. Im Einzelnen sind dazu folgende Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- baumbetonte, dichte Gehölzpflanzungen auf insgesamt 1,28 ha,
- strauchbetonte Gehölzpflanzungen auf insgesamt 0,63 ha,
- Sukzessionsflächen auf insgesamt 0,23 ha,
- Begrünung einer Gabionen-Lärmschutzwand,
- Pflanzung von 224 Einzelbäumen, überwiegend als Baumreihen und
- Ansaat von Landschaftsrasen.

Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen dienen der landschaftsgerechten Einbindung des Straßenbauwerks sowie der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes. Außerdem tragen sie zur Vermeidung von Beeinträchtigungen bei und haben darüber hinaus eine ausgleichende Wirkung für die temporäre Inanspruchnahme der Bodenflächen. Sie sind außerdem ein Ausgleich straßenbegleitender Gehölze, die im Zuge der Baumaßnahme an der B 68 verloren gehen. Eine darüber hinausgehende Ausgleichs- oder Ersatzfunktion für erhebliche Beeinträchtigungen von Werten und Funktionen des Naturhaushaltes kommt ihnen nicht zu.

2.3.8.9.2 Art und Umfang von unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen

Trotz der geplanten Verminderungs- und Schutzmaßnahmen bleiben die bereits im Kap.

2.3.8.8.1 dargestellten Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser im Wesentlichen bestehen.

Zu den wesentlichen unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gehören:

- die Versiegelung von Bodenflächen,
- der Verlust von Retentionsraum,
- der Verlust von Biotopen mittlerer bis sehr hoher ökologischer Bedeutung und
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Fremdkörperwirkung des Straßenbauwerks.

2.3.8.9.3 Ausgleichsmaßnahmen

Erhebliche Beeinträchtigungen, die trotz der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen verbleiben, sind nach dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz zu kompensieren. Dabei wird unterschieden in Ausgleichsmaßnahmen (§ 10 NNatG) und Ersatzmaßnahmen (§ 12 NNatG).



Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

- Die Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen stellt einen Teilausgleich für die Neuversiegelung dar (Maßname A 8). Dadurch sind eine Wiederaufnahme der natürlichen Bodenfunktionen und eine Entwicklung des Bodenlebens möglich. Insgesamt werden 0,34 ha entsiegelt.
- Zum Ausgleich von den Eingriffen in Biotop- und Landschaftsbildstrukturen der Niederung der Lager Hase und zum Ausgleich verloren gehender Gehölzstrukturen, ist südlich der Lager Hase in direkter Nachbarschaft zur Trasse die Anlage eines 0,45 ha großen Feldgehölzes vorgesehen (Maßnahme A 9).
- Für den Verlust von weiteren Biotopen von mittlerer bis sehr hoher Bedeutung im Verlauf der Trasse, ist eine naturnahe Entwicklung der Anschlussinnenfläche (0,58 ha) nordwestlich der Bahnüberführung (Maßnahme A 10) sowie einer 0,28 ha großen Restfläche am nördlichen Anschluss an die vorhandene B 68 (Maßnahme A 11) geplant.

2.3.8.9.4 Art, Umfang und Dauer nicht ausgleichbarer erheblicher Beeinträchtigungen

Die dargestellten Ausgleichsmaßnahmen reichen nicht aus, um die beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes vollständig auszugleichen. Die durch 4,30 ha Neuversiegelung entstehenden Beeinträchtigungen können nur zu einem geringen Teil (0,44 ha) durch Entsiegelungen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Der Rest (3,86 ha) muss durch geeignete Ersatzmaßnahmen kompensiert werden, z.B. durch eine Nutzungsextensivierung von Böden.

Da die Ausgleichsmaßnahmen im direkten Einflussbereich der neuen Straße liegen werden, eignen sie sich nur eingeschränkt zum Ausgleich von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen. Der Verlust älterer Gehölzstrukturen und anderer wertvoller Biotoptypen ist zudem aufgrund längerer Entwicklungszeiten nicht ohne weiteres ausgleichbar. Daher sind auch für das Schutzgut Tiere und Pflanzen Ersatzmaßnahmen erforderlich.

2.3.8.9.5 Ersatzmaßnahmen gemäß § 12 NNatG

Für die Kompensation der nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen sind folgende Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 12 NNatG geplant:

- Begründung eines naturnahen Laubwaldes auf 1,97 ha derzeit ackerbaulich genutzten Flächen im Bereich der Restflächen zwischen B 68 und Bahn (Ersatzmaßnahme E 12).
- Schaffung von Retentionsraum, Schaffung überwiegend niederungstypischer Biotopstrukturen und Aufwertung der Lebensraum- und Biotopverbundfunktion des Niederungsbereiches und des Flusslaufs der Lager Hase, Aufwertung von Bodenfunktionen durch Herausnahme aus der intensiven Nutzung (Ersatzmaßnahme E 13).

2.3.8.9.6 Tabellarische Gegenüberstellung der erheblichen Umweltbeeinträchtigungen und der vorgesehenen Maßnahmen

Beeinträchtigungen	beeinträchtigte Schutzgüter	Landschaftspflegerische Maßnahmen
Dauerhafte Flächeninanspruchnahme		



Beeinträchtigungen		beeinträchtigte Schutzgüter	Landschaftspflegerische Maßnahmen	
Gesamtverlust Nettoneuversiegelung	4,30 ha	Boden	Entsiegelung von Verkehrsflächen (Maßnahme A8) Aufwertung von Bodenfunktionen durch Aufgabe/Extensivierung der Nutzung (Maßnahmen E12 und E13 tw.)	0,44 ha 4,09 ha
Gesamtverlust Teilversiegelung	1,60 ha	Boden	Aufwertung von Bodenfunktionen durch Aufgabe/Extensivierung der Nutzung (Maßnahmen A10 und A11)	0,86 ha
Verlust besonderer Standorteigenschaften (Biotopentwicklungspotenzial von Gleyböden)	1,20 ha	Boden	Aufwertung von Bodenfunktionen durch Aufgabe/Extensivierung der Nutzung im Bereich grundwasserbeeinflusster Böden (Maßnahme E13 tw.)	2,20 ha
Verlust von Retentionsraum	16.000m ³	Wasser	Absenkung einer Fläche an der Lager Hase um durchschnittlich 1 m zur Schaffung zusätzlichen Retentionsraumes	1,7 ha
Beeinträchtigung / Verlust wertvoller Landschaftsbestandteile				
Verlust von hochwertigen Biotoptypen (Wertstufe IV: Wallhecken, Buchenmischwald)	0,22 ha	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald (Maßnahme E12 tw.) Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald und aueotypischen Biotopen (Maßnahme E13 tw.)	0,90 ha 0,15 ha
Verlust Biotoptypen mittlerer Bedeutung (Wertstufe III: schutzwürdige Grünlandstrukturen, Hecken, Uferstaudenfluren, naturnahe Feldgehölze)	0,97 ha	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung von Acker in ein Feldgehölz (Maßnahme A9) Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald (Maßnahme E12 tw.) Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald und aueotypischen Biotopen (Maßnahme E13 tw.)	0,45 ha 0,24 ha 1,10 ha
Verlust von Einzelbäumen	35 St. (0,34 ha)	Pflanzen, Tiere, Landschaftsbild	Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald (Maßnahme E12 tw.) Umwandlung von Acker und Entwicklung von Wald und aueotypischen Biotopen (Maßnahme E13 tw.)	0,70 ha 0,24 ha
Zerschneidung von faunistischen Funktionsbeziehungen in der Niederung der Lager Hase		Tiere	Aufweitung des Brückenbauwerks über die Lager Hase und einen Nebengraben und Entwicklung naturnaher Biotoptypen in der Niederung der Lager Hase östlich der Straße (Maßnahmen A9 und E13)	



Beeinträchtigungen		beeinträchtigte Schutzgüter	Landschaftspflegerische Maßnahmen	
Beeinträchtigung eines Rebhuhn-Lebensraumes		Tiere	Entwicklung von Wald (Maßnahme E12). Da unter Berücksichtigung der bauleitplanerischen Ziele für diesen Bereich Maßnahmen für das Rebhuhn keinen Sinn machen, werden Biotoptypen für andere gefährdete Arten entwickelt.	
Landschaftsbild				
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Damm- und Brückenbauwerke		Landschaft	Neugestaltung des Landschaftsbildes durch die gesamten landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Gestaltungsmaßnahmen	

2.3.8.10 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziff. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt in den Fällen, in denen es an Standards fehlt, somit als bewertende Darstellung der Umwelt(gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbaleen Sinne. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

2.3.8.11 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 in der jeweils gültigen Fassung. Orientierungswerte hinsichtlich Luftschadstoffen enthalten die 22. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualitätskriterien und Luftschadstoffe (vgl. oben Ziffer 2.3.5.4). Hilfsweise können die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 hinzugezogen bzw. aus sonstigen technischen Regelstandards abgeleitet werden (z. B. aus der VDI-Richtlinie zur Einwirkung von Schwingungen auf den Menschen – VDI 4150 – oder die für Straßenbauvorhaben grundsätzlich nicht einschlägige DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –).

Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz garantierte Recht auf körperliche Un-

versehrtheit verstoßen würde und der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist.

Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB).

Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Gehörschäden durch die hier zu beurteilende Maßnahme durch Verkehrslärm sind nicht zu befürchten. Das Vorbeifahren einzelner Fahrzeuge kann zwar zu gewissen Spitzenpegeln führen, der Dauengeräuschpegel überschreitet jedoch auch am Fahrbahnrand nicht die kritische Grenze von 80 dB(A). Die Wirkung von Verkehrsgeräuschen liegt im physischen / physiologischen und psychischen / psychologischen Bereich und äußert sich vor allem durch Störung von Schlaf und Entspannung, der verbalen Kommunikation und Belästigungsreaktionen. Störungen des Allgemeinbefindens durch Verkehrslärm sind also durchaus von einer höheren Intensität an möglich (vgl. im einzelnen: Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, 2. Auflage, Kap. 1.2). Die festgestellte Planung führt nicht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden weitgehend eingehalten. An den wenigen Häusern, wo dies nicht der Fall ist, wird für passiven Lärmschutz Sorge getragen (vgl. die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.2).

Im Hinblick auf Luftschadstoffe kann es bei starker Intensität ebenfalls zu gesundheitliche Beeinträchtigungen kommen. Es gibt aber keine genauen wissenschaftlichen Erkenntnisse über Schwellenwerte und das Zusammenwirken verschiedener Faktoren, vor allem keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Eine Gesundheitsschädigung durch Luftverunreinigungen wird angenommen, wenn durch unmittelbare Einwirkung luftverunreinigender Stoffe funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus eingetreten sind, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten (vgl. Speyerer Forschungsberichte Nr. 65, Dr. Udo Steiner, „Die Beschränkung von Luftverunreinigungen an Straßen in der straßenrechtlichen Planfeststellung“, unter Hinweis auf die VDI-Richtlinie 2310).

Die Immissionen durch Schadstoffe liegen im vorliegenden Fall größtenteils unterhalb aller bekannten Richt- und Orientierungswerte (vgl. Unterlage 11.LuS des festgestellten Plans sowie die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.4).

Zusammenfassend betrachtet ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzzgutes Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsgefahren nicht bestehen und Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten bzw. durch entsprechende Maßnahmen eingehalten werden.

2.3.8.12 Tiere

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff. NNatG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 des festgestellten Plans).

Die betriebsbedingten Auswirkungen sowohl durch Lärm als auch durch Luftschadstoffe sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Tierwelt nicht unerheblich. Die Straßenrandbereiche sind als entwertet anzusehen. Aufgrund dieser Beeinträchtigungen ist ein Funktionsverlust in Straßennähe insbesondere für die vorkommende Avifauna anzunehmen.

Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Licht werden nicht als erheblich angesehen, da es sich überwiegend um Lichtquellen durch Kraftfahrzeuge handeln wird, so dass nachtaktive Tiere (z. B. Insekten) nicht übermäßig angelockt werden.

Die fachgesetzlich bereits im NNatG vorgesehene Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation hat einen hohen Standard, der eine hinreichend genaue Einschätzung der Umweltauswirkungen und Bewertung unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge erlaubt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen. Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach

dem NNatG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Tiere z.T. ausgleichbar oder aber ersetzbar. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.4.2 wird verwiesen.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. 12 UVPG bewertet, da weiterhin Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 11 NNatG (siehe oben unter 2.3.4.2.3) und der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.3.8.13 Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12 des festgestellten Plans).

Vor allem handelt es sich um anlagebedingte Vegetationsverluste, die Überbauung von Böschungsf lächen mit Ruderalstrukturen und Verlust von straßenbegleitenden Gehölzbeständen mit den damit einhergehenden Funktionsverlusten dieses Biotoptyps. Betriebsbedingte Einwirkungen auf Pflanzen ergeben sich durch Schadstoffimmissionen im Nahbereich des Fahrbandes, die jedoch teilweise von dem vorgesehenen Landschaftswall wie auch die überwiegend vorgesehenen Bermen abgeschirmt bzw. aufgenommen werden.

Zur fachgesetzlichen Eingriffsregelung wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen. Wie sich auch aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem NNatG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Pflanzen (auf das Schutzgut Pflanzen) nicht so schwerwiegend, dass nicht ein Ausgleich des Eingriffes möglich wäre. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor.

2.3.8.14 Boden

Die anlage- und baubedingten Auswirkungen sind, wie in den Antragsunterlagen bzw. im Verfahren nachvollziehbar dargelegt, nach § 7 NNatG als Eingriff in Natur und Landschaft zu bewerten.

Diese Auswirkungen führen insbesondere zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung sowie zu einer temporären Inanspruchnahme / Beeinträchtigungen im Bereich der Arbeitsstreifen. Durch die vorgesehene Entsiegelung von nicht mehr benötigten Verkehrsflächen ergeben sich zusätzliche Entlastungswirkungen.

Aufgrund des LBP und der dazu erfolgten Prüfungen und Stellungnahmen, insbesondere der Unteren Naturschutzbehörde, kann baubedingt davon ausgegangen werden, dass durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen insgesamt auch ein Ausgleich i. S. d. § 10 NNatG erreicht wird.

Es verbleiben allerdings anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere aufgrund der Neu-Versiegelung und dauerhaften Flächeninanspruchnahme, welche allerdings in dem gebotenen Umfang kompensiert werden.

Im Hinblick auf die betriebsbedingten Auswirkungen ist eine Bewertung für das Schutzgut Boden problematisch, da es zurzeit keine Immissionsgrenzwerte für Luftverunreinigungen im Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen gibt und somit auch keine gesetzlichen Wertmaßstäbe für die über den Luftpfad resultierenden Beeinträchtigungen des Bodens bestehen. Mit der durchgeführten Luftschadstofftechnischen Untersuchung wird allerdings die zu erwartende Luftverunreinigung unter Berücksichtigung bekannter Vorbelastungen ausgewiesen und mit relevanten Immissionswerten verglichen (z. B. 22. BImSchV, TA Luft; vgl. Abschnitt 2.3.5.4).

Die ermittelten Prognosewerte führen zu keiner Grenzwertüberschreitung und werden für den überhaupt nachweisbaren Bereich (ca. 10 m beiderseits der Straße) und auch für den in den

Antragsunterlagen berücksichtigten Bereich (bis max. 200 m) nach heutigem Kenntnissstand nicht als Eingriff nach § 7 NNatG bewertet.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Boden bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da diese Beeinträchtigungen nicht erheblich oder durch die bereits vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen insgesamt ausgleichbar i. S. d. § 10 NNatG sind.

Die anlagebedingten Auswirkungen werden als nicht verträglich i. S. d. § 12 UVPG bewertet, da Ersatzmaßnahmen erforderlich sind. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 11 NNatG (siehe oben unter 2.3.4.2.3) und der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

2.3.8.15 Wasser

Vor allem handelt es sich um anlagebedingte Erhöhung von Oberflächenabflüssen infolge der Neuversiegelung, Verlust von Grundwasserneubildung und Filterwirkung sowie betriebsbedingte und anlagebedingte Schadstoffeinträge.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten, wobei allerdings rechtlich verbindliche Grenzwerte für die Abführung von Straßenoberflächenwasser nicht vorgegeben sind. Der Schadstoffeintrag ist nicht quantifizierbar.

Mit verkehrstypischen Schadstoffen belastetes Oberflächenwasser / Abflusswasser wird überwiegend nicht direkt in das angrenzende Grabensystem eingeleitet, sondern über ein System aus Bankett, Böschung und Mulden geleitet und dabei auf natürliche Weise gereinigt. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Grabenwassers, insbesondere der Grundwassergüte, ist somit nicht zu erwarten; die wasserrechtlichen Grundsätze sind beachtet. Aufgrund der hohen Filterwirkung (Schadstoffpartikel werden fest an Bodenpartikel angelagert) ist auch das Gefährdungspotential bei Unfällen beherrschbar, da ein zeitnahe Bodenaustausch möglich ist.

Die hydraulischen Veränderungen im Gewässersystem sind nicht von erheblicher Bedeutung. Durch den Bau der Bundesstraße 68 bedingte Veränderungen der Grundwasserströme bzw. -stände können sich nur im Bereich weniger Zentimeter bewegen und sind daher nicht erheblich. Aufgrund der vorgesehenen Entwässerungskonzeption, die dem gegenwärtigen Erkenntnisstand entspricht, sind besondere Risiken durch Belastung von Gewässern oder Grundwasser nicht zu erwarten.

2.3.8.16 Klima

Vor allem ist durch den Bau der Bundesstraße 68 mit erhöhten Luftverunreinigungen (Stickoxide, Schwermetalle, Stäube etc.) zu rechnen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen (Wechselwirkungen / Schutzgut Luft) abzuleiten. Erhebliche Auswirkungen auf das Kleinklima sind nicht zu erwarten. Die Gradienten der Bundesstraße 68 verläuft im Wechsel von Damm- und Einschnittslage. Die mikroklimatischen Auswirkungen durch den Landschaftswall bzw. der Lärmschutzwand sind nicht als erheblich i. S. des § 7 NNatG zu bewerten, da Beschattungen sich nur im Trassennahbereich auswirken. Gleiches gilt für Störungen bodennaher Luftströmungen. Auswirkungen auf das regionale Klima und das globale Klima sind ebenfalls nach heutigem Wissensstand nicht zu erwarten. Die globalen Auswirkungen des Straßenverkehrs durch Anreicherung der Atmosphäre (Treibhauseffekt, CO₂) sind nicht Gegenstand der projektbezogenen UVP.

Mikroklimatische Auswirkungen in Wechselwirkung mit Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere werden nicht als entscheidungserheblich angesehen.

2.3.8.17 Luft

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen sind nicht vorhanden. Als Orientierungswerte können die Immissionsstandards aus der TA-Luft, der VDI-RL 2310, der 22. BImSchV sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden. Auch hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 werden keine Grenzwerte überschritten (vgl. Unterlage 11.Lus - Luftschadstofftechnische Berechnung; siehe dazu die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.4.3). Da im Rahmen der UVP nur fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe heranzuziehen sind und die Zulassung von Projekten nicht von unverbindlichen Zielvorstellungen zur Reinhaltung der Luft abhängig gemacht werden kann, müssen die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als hinnehmbar und insgesamt als unbedenklich angesehen werden.

Der betroffene Landschaftsraum wird hinsichtlich der Luftqualität durch die Baumaßnahme nicht nachhaltig beeinflusst. Der teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung, dass im Sinne der Konkretisierung einer wirksameren Umweltvorsorge niedrigere Grenzwerte bzw. ein qualitativ höherwertiger Standard zugrunde zu legen sind (Kühling / Peters: „Die Bewertung der Luftqualität bei Umweltverträglichkeitsprüfungen“, Dortmund 1994) kann nicht gefolgt werden. Das UVPG, das die EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten in nationales Recht umsetzt, enthält - wie bereits ausgeführt - keine neuen Umweltstandards oder Bewertungsmaßstäbe (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95).

2.3.8.18 Landschaft

Vor allem handelt es sich um visuelle Auswirkungen durch Überführungsbauwerke, einen Landschaftswall und einer Lärmschutzwand, indem die Trasse horizontbegrenzend wirkt, Sichtbeziehungen unterbrochen werden und die Trasse eine Fremdkörperwirkung verstärkt wirkt.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NNatG), vor allem aus den unbestimmten Rechtsbegriffen in §§ 7 ff NNatG sowie aus dem Wasserrecht abzuleiten (Veränderung von Gewässern und Uferbereichen = Wechselwirkung).

Die nach fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben (NNatG) durchgeführte Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist nachvollziehbar und auch unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge zutreffend. Hierzu wird auf die Erläuterungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 des festgestellten Plans) verwiesen.

Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung nach dem NNatG ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Landschaftsbild) nicht ausgleichbar. Das Landschaftsbild wird durch die Bundesstraße 68 sowie die Brückenbauten verändert.

Bei der Entscheidung über die Zulassung der Maßnahme war daher zu berücksichtigen, dass das Vorhaben für das Schutzgut Landschaft unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge mit dauerhaft nachteiligen Beeinträchtigungen verbunden ist.

2.3.8.19 Kultur- und sonstige Sachgüter

Als fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe kommen das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, das BImSchG (s. § 1 ... Kultur- und sonstige Schutzgüter...) sowie sachgutbezogene Rechtsnormen (Eigentumsschutz, Nachbarschutz -§ 906 BGB) in Frage.

Im Nahbereich der Neubautrasse der Bundesstraße 68 befindet sich das Baudenkmal „Diekmanns Mühle“ am Windmühlenweg, jedoch keine archäologischen Denkmale. Durch Trassenoptimierung ist ein weitestgehender Abstand zum Baudenkmal erreicht, so dass von einer Beeinträchtigung nicht mehr ausgegangen werden kann.

Insoweit ist die Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

2.3.8.20 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei Einzelbetrachtung erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Landschaft und Kulturgüter. Ein geringeres Konfliktpotential aus Sicht einer wirksamen Umweltvorsorge besteht nach gegenwärtigem Erkenntnisstand bei den Auswirkungen bei den Schutzgütern Wasser, Luft, Klima und den Menschen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass sich die Umweltauswirkungen bei Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen potenzieren können. Auf Wechselwirkungen ist vereinzelt bei Bewertung der Umweltauswirkungen in den vorstehenden Abschnitten hingewiesen worden. Bewertungsmaßstäbe für Wechselwirkungen sind fachgesetzlich nicht vorgegeben. Auch das UVPG und die hierzu erlassene Verwaltungsvorschrift (UVPVwV) sehen keine Bewertungsmaßstäbe vor. Eine Gesamtbetrachtung erfordert aber vor allem die Betrachtung der Auswirkungen auf Schutzgüter, die anhand ähnlicher fachgesetzlicher Bewertungsmaßstäbe gemeinsam erfasst werden können. Dies sind vor allem

- a) die Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Tiere, Pflanzen, Wasser, Boden)
- b) Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Lärm, Mensch)
- c) Betriebsbedingte Auswirkungen durch Immissionen (Mensch, Lärm, Luft, Wasser, Boden)

Die Auswirkungen unter a) sind insgesamt - wenngleich für das Schutzgut Wasser bei diesem Vorhaben nicht gravierend - unter dem Gesichtspunkt zu werten, dass Lebensräume dauerhaft gestört werden und daher mit der Zielsetzung, dem Entstehen schädlicher Umweltauswirkungen vorzubeugen, grundsätzlich nicht vereinbar sind. Dies gilt bei den meisten Neubauvorhaben auch für die Auswirkungen unter b). Die durch das Vorhaben dauerhaft veränderte Landschaft erfährt durch das Zusammenwirken verschiedener Faktoren (visuelle Auswirkungen, Lärm) insgesamt eine nachhaltige Störung. Bei der Bewertung der Auswirkungen unter c) durch betriebsbedingte Immissionen erscheint in der Gesamtschau eine andere Gewichtung schädlicher Umweltauswirkungen gegenüber der Einzelbewertung nach gegenwärtigem Erkenntnisstand nicht sachgerecht (etwa Kontamination und Nahrungskreislauf). Die fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe und Orientierungswerte reichen insoweit aus, um im Vergleich zu anderen Regionen zu dem Ergebnis zu kommen, dass eine erhebliche Gefährdung der Schutzgüter nicht eintritt. Durch die Planung begründete Konflikte zwischen den einzelnen Schutzgütern sind nicht wesentlich. Bei der Anlage von Lärmschutzwänden z. B., die zur Erfüllung der Anforderungen der Verkehrslärmschutzverordnung notwendig sind (Schutzgut Mensch), jedoch gleichzeitig eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes darstellen kann (Schutzgut Landschaft), handelt es sich um einen Einzelkonflikt, der für die Gesamtbewertung keine Bedeutung hat.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG und die Aussage, dass gravierende Umweltbelange gegen die Zulassung des Bauvorhabens sprechen, waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Die nachteiligen Umweltauswirkungen führen jedoch im Gesamtergebnis der Abwägung nicht dazu, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden darf, da die Gründe überwiegen, die für das Vorhaben sprechen.

2.3.9 Gesamtergebnis der Abwägung

Ziel der Planung ist es, durch den verkehrsgerechten und leistungsfähigen Neubau der Bundesstraße 68 in diesem Abschnitt eine allgemeine Verbesserung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse, insbesondere in der Ortsdurchfahrt Essen, zu erzielen und gleichzeitig eine leistungsfähige und sichere Anbindung an das Fernstraßennetz herzustellen. Der Neubau der Ortsumgebung Essen liegt somit im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -qualität geboten.

Gravierende nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt, den Naturschutz und die Landespflege, die nicht durch andere Maßnahmen kompensiert werden können, sind nicht ersichtlich, so dass durch die Verwirklichung des Vorhabens eine wesentliche Beeinträchtigung dieser schutzwürdigen Interessen nicht erfolgt.

Auch die Belange der Landwirtschaft sind hinreichend berücksichtigt worden. Die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist auf das für die Zielerreichung erforderliche Maß beschränkt und auch im Hinblick auf Art. 14 GG gerechtfertigt.

Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die der Maßnahme entgegenstehenden öffentlichen Belange und privaten Interessen überwiegt und das Bauvorhaben somit zulässig ist.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Im Folgenden werden die Stellungnahmen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt und beantwortet. Wegen der Einzelheiten der Stellungnahmen und Einwendungen wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 *Gemeinde Essen*

Die Gemeinde Essen erhebt verschiedene Forderungen, wie die Absenkung der Trasse zwischen der Landesstraße 843 und dem Windmühlenweg, aktiven Lärmschutz im Bereich Ostendorfe, Verbreiterung der Überführung des Windmühlenweges mit einseitigem Geh-/Radweg, Anlage eines Wendeplatzes im Bereich Ostendorfe östlich der Trasse und Umstufung der bisherigen Bundesstraße 68 (Cloppenburg Straße) zwischen der Zufahrt südlich des Grundstückes Barlager Straße 2 (Macke) bis zum Grundstück Cloppenburg Straße 9 (Rump). Diesen Forderungen wird durch die nunmehr festgestellten Deckblätter nachgekommen, siehe auch Ziffer 1.2 (Hinweise zu Planänderungen).

Zu den ebenfalls geforderten Lichtsignalanlagen im Bereich Anbindung Essen-Süd und Kreuzung verlassene B 68 / Barlager Straße mit der Ortsumgehung wird auf die Ausführungen in den Deckblättern Unterlage 1 (Seite 14, Ziff. 4.3.1.1 und Seite 16, Ziff. 4.3.1.6) sowie der Änderung unter Ziffer 1.3.3.2 verwiesen.

Hinsichtlich der verlegten Ersatzmaßnahme E 13 wird auf die Deckblätter und auf die abgeschlossene Vereinbarung zwischen dem Bund und der Gemeinde Essen verwiesen.

Zur Frage der Widmung der Ortsumgehung als Kraftfahrstraße weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Zuständigkeit in dieser Frage beim Landkreis Cloppenburg (Untere Verkehrsbehörde) liegt. Eine Festsetzung erfolgt nicht im Planfeststellungsverfahren.

Darüber hinaus erklärte sich der Vertreter der Gemeinde im Erörterungstermin mit der Antwort der Vorhabensträgerin zu den weiteren Punkten der Stellungnahme der Gemeinde einverstanden.

2.4.1.2 *Landkreis Cloppenburg*

Generelle Bedenken seitens des Landkreises werden nicht erhoben. Hinsichtlich der vorliegenden Stellungnahmen der Fachämter wird zunächst auf die Auflage unter Ziffer 1.3.2.1, die Änderung unter Ziffer 1.3.3.2, dem Hinweis unter Ziffer 1.6.5, den Deckblättern Unterlage 1 (Seite 14, Ziff. 4.3.1.1 und Seite 16, Ziff. 4.3.1.6) und der Ziffer 1.2 (den Hinweisen zu Planänderungen) verwiesen.

Darüber hinaus schließt sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich der Antwort der Vorhabensträgerin zur Stellungnahme des Landkreises an.

2.4.1.3 *NLWKN, Betriebsstelle Cloppenburg*

Gegen die Planung werden Bedenken erhoben.

Hinsichtlich einer evtl. Beeinträchtigung des gewässerkundlichen Pegels Augustmühle wird auf die Antwort der Straßenbauverwaltung zur Stellungnahme des NLWKN – Betriebsstelle Cloppenburg- verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Antwort inhaltlich an.

2.4.1.4 Polzeiinspektion Cloppenburg/Vechta

Zu den in der Stellungnahme geforderten Lichtsignalanlagen im Bereich Anbindung Essen-Süd und Kreuzung verlassene B 68 / Barlager Straße mit der Ortsumgehung wird auf die Ausführungen in den Deckblättern Unterlage 1 (Seite 14, Ziff. 4.3.1.1 und Seite 16, Ziff. 4.3.1.6) sowie der Änderung unter Ziffer 1.3.3.2 verwiesen.

Zur Verbreiterung der Überführung des Windmühlenweges wird auf die Ausführungen unter Ziffer 1.2 (Hinweise zu Planänderungen verwiesen). Darüber hinaus erklärte sich der Vertreter der Polzeiinspektion Cloppenburg/Vechta im Erörterungstermin mit der Antwort der Vorhabens-trägerin zu den weiteren Punkten der Stellungnahme einverstanden.

2.4.1.5 GLL Oldenburg

Eine enge Beteiligung des GLL Oldenburg in diesem Straßenbauvorhaben wird seitens der Vorhabensträgerin zugesagt. Im übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.7 verwiesen.

2.4.1.6 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

Die in der Stellungnahme benannte EWE AG ist am Verfahren beteiligt worden. Siehe hierzu den Hinweis unter Ziffer 1.6.4 dieses Beschlusses.

2.4.1.7 Niedersächsisches Forstamt Ahlhorn

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.8 Deutsche Telekom AG

Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.2 wird verwiesen.

2.4.1.9 Kabel Deutschland

Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.7 wird verwiesen.

2.4.1.10 EWE AG, Netzregion Cloppenburg/Emsland

Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.4 wird verwiesen.

2.4.1.11 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband

Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.3 wird verwiesen.

Die Vorschriften des DVGW-Arbeitsblattes W 400-1 und der DIN 1998 werden während der Baudurchführung durch die Vorhabensträgerin beachtet.

Die Kostentragung richtet sich nach bestehenden Verträge bzw. gesetzlichen Bestimmungen.

2.4.1.12 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Oldenburg-Süd

Zur Forderung der Bezirksstelle nach einem Flurbereinigungsverfahren wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.7 verwiesen.

2.4.1.13 Kreislandvolkverband Cloppenburg e.V.

Zunächst schließt sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich der Antwort der Vorhabensträgerin zur Stellungnahme des Kreislandvolkverbandes an. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.7 verwiesen.

Zur Widmung der Ortsumgehung wird auf die Ausführungen zu diesem Punkt auf Ziffer 2.4.1.1 verwiesen.

2.4.1.14 Wehrbereichsverwaltung Nord

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.15 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

Die DB AG ist am Verfahren beteiligt. Auf den Hinweis unter Ziffer 1.6.8 sowie den Ausführungen unter Ziffer 2.4.1.16 wird verwiesen.

2.4.1.16 DB Services Immobilien GmbH

Bedenken werden nicht erhoben. Mit der DB Netz AG sei grundsätzlich eine Kreuzungsvereinbarung für die Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke abzuschließen. Die Kreuzungen seien höhenungleich auszuführen. Es wird darauf hingewiesen, dass vor Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung keine Bauarbeiten in den Gleistrassen durchgeführt werden dürften. Eine vorherige Abstimmung der Baumaßnahmen wird erbeten.

Die Vorhabensträgerin wird nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens einen Brückenentwurf aufstellen und diesen mit der DB AG abstimmen. Dieser wird auch die Grundlage für die abzuschließende Kreuzungsvereinbarung. Die Ausführungspläne werden rechtzeitig mit der DB Netz AG, Anlagenmanagement I.NMR-N-L 1 in Hannover abgestimmt und dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorgelegt. Auf den Abstimmungshinweis unter Ziffer 1.6.8 wird verwiesen.

2.4.1.17 Oldenburgische Industrie und Handelskammer

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

2.4.2 Stellungnahmen der nach § 60 NNatG und §58 BNatSchG anerkannten Vereine

2.4.2.1 Landesjägerschaft Niedersachsen e.V.

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

Hinsichtlich des Pflanzenspektrums wird auf die Antwort der Straßenbauverwaltung zur Stellungnahme der Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., der sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich anschließt, verwiesen.

2.4.2.2 Landesfischereiverband Weser-Ems e.V.

Gegen die Planung werden keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.

Hinsichtlich evtl. auftretender Probleme bei anfallenden Oberflächenwasser wird auf die Antwort der Straßenbauverwaltung zur Stellungnahme des Landesfischereiverbandes Weser-Ems e.V., der sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich anschließt, verwiesen.

2.4.3 Einwendungen

2.4.3.1 Einwander E 1

Zur Beantwortung der vorliegenden Einwendungen schließt sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich der Antwort der Vorhabensträgerin zur Einwendung an. Darüber hinaus ist festzustellen, dass nach den Ausführungen des Gutachters Dr. Gütter vom 25.08.2006, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders nicht existenzfähig im Sinne der gültigen Rechtsprechung ist.

Auf Grund dieser Tatsache wurde zwischenzeitlich durch die Vorhabensträgerin geprüft, ob eine Verlegung der Trasse den Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb mindern könnte. Im Ergebnis ist jedoch festzustellen, dass eine Verlegung der Trasse eine Überplanung des Wohnhauses des Einwenders zur Folge gehabt hätte und außerdem andere Flurstücke stärker bzw. erstmalig betroffen worden wären. Daher wurde von einer Planänderung abgesehen.

Zurzeit werden Verkaufsverhandlungen zwischen dem Einwander und der Gemeinde Essen geführt.

Hinsichtlich des Eingriffs in den landwirtschaftlichen Betrieb wird auf Ziffer 2.3.7 und der Auflage unter Ziffer 1.3.2.4 verwiesen. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens und werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Soweit die Einwendung damit nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.2 Einwender E 2

In der vorliegenden Einwendung wird auf die Schwere des Eingriffs in den landwirtschaftlichen Betrieb hingewiesen. Durch den Bau der Ortsumgehung und den damit verbundenen Flächenverlust wird eine Existenzgefährdung befürchtet. Aus diesem Grund wurde durch die Vorhabensträgerin ein Gutachten zur Prüfung einer möglichen Existenzgefährdung in Auftrag gegeben. In dem nunmehr vorliegenden Gutachten von Dr. Gütter vom 21.02.2007 wird eine Existenzgefährdung für den Betrieb assistiert. An Eigentumsflächen verliert der Betrieb ca. 1,22 ha landwirtschaftliche Nutzflächen und an Pachtflächen ca. 2,1 ha. Nach mehreren Gesprächen zwischen dem Einwender, dessen Rechtsbeistand, der Vorhabensträgerin, der Gemeinde Essen und der Flurbereinigungsbehörde wurde der Planfeststellungsbehörde schließlich mit Schreiben vom 14.05.2008 durch den Rechtsbeistand des Einwenders eine einvernehmliche Lösung vorgelegt. Nach dieser Vereinbarung werden dem Einwender für die verlustig gehenden Eigentumsflächen als Ersatz ca. 1,52 ha angeboten, die im begleitenden Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach seinen Wünschen entsprechend zugeteilt werden können.

Für die verlustig gehenden Pachtflächen werden aus dem Eigentum der Gemeinde Essen zwei Flächen mit insgesamt ca. 2,644 ha zur Verfügung gestellt. Die Lage dieser Pachtflächen ist nachfolgend bezeichnet:

-Gemarkung Essen, Flur 22, Flurstück 288/12, Nutzungsart –Acker-, 1,6506 ha

-Gemarkung Essen, Flur 24, Flurstück 25, Nutzungsart –Acker-, 0,9934 ha.

Im Flurbereinigungsverfahren ist eine Optimierung des Anspruches gegeben.

Durch dieses, der Planfeststellungsbehörde vorliegende, Ergebnis liegt eine Existenzgefährdung nicht mehr vor, da die verlustig gehenden Flächen durch Ersatzland ausgeglichen werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf Ziffer 2.3.7 verwiesen.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens und werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Zu den weiteren Punkten der Einwendung (Lärm, Trassenführung, Barlager Straße) verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Antwort der Vorhabensträgerin zur Einwendung und auf das Protokoll des Erörterungstermins.

Soweit die Einwendung damit nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.3 Einwender E 3

In der Einwendung wird die Verkehrsprognose angezweifelt und Lärmschutz gefordert. Zu diesen Punkten verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Antwort der Vorhabensträgerin zur Einwendung und schließt sich diesen Ausführungen, wie auch schon im Erörterungstermin, inhaltlich an.

Hinsichtlich der Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.2 verwiesen. Zur Forderung nach Lärmschutz für das Anwesen Barlager Straße 2 (einzelstehendes Objekt mit der Objektnummer 41 im Misch- oder Dorfgebiet) wird auf die schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2) verwiesen. Der ermittelte Beurteilungspegel (Prognosewerte, jeweils die stärkste betroffene Gebäudeseite / Geschossfläche) beträgt hier 59 dB (A) tags und 52 dB (A) nachts. Eine Immissionsgrenzwertüberschreitung liegt bei diesem Objekt nicht vor, es besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutz.

Ebenfalls liegt keine Überschreitung für den Außenwohnbereich vor.

Darüber hinaus ist der geplante Landschaftswall mit einer Höhe von 2,50 m über Fahrbahn der Ortsumgehung nicht in die Berechnung eingeflossen, obwohl er eine weitere Lärminderung hervorrufen wird.

Zur Gestaltung des Landschaftswalles wird auf Auflage unter Ziffer 1.3.2.6 hingewiesen.

Wie bereits im Erörterungstermin erörtert, kann die Restfläche innerhalb der OU und B 68 alt im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zugeteilt werden. Auf Ziffer 2.3.7 und die Auflage unter Ziffer 1.3.2.4 wird verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Entschädigungsfragen nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind, sie werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt. Soweit die Einwendung damit nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.4 Einwender E 4

Die Einwenderin fordert für den Verlust landwirtschaftlicher Flächen einen Ausgleich in Land. Zurzeit stehen der Vorhabensträgerin keine Flächen zur Verfügung. Es wird jedoch auf Antrag der Enteignungsbehörde ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG im Jahr 2009 eingeleitet werden. Ziel dieses Verfahrens wird sein, dass ein Landabzug nicht erforderlich sein wird und die Betroffenen wertgleich abgefunden werden (vgl. Ziffer 2.3.7). Hinsichtlich unwirtschaftlicher Restflächen wird auf die Auflage unter Ziffer 1.3.2.4 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Entschädigungsfragen nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sind, sie werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt. Soweit die Einwendung damit nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.5 Einwender E 5

In der Einwendung wird entgegen der ausgelegten Planung aktiver Lärmschutz für das Anwesen Ostendorfe 4 gefordert.

Das betroffene Objekt liegt ca. 34,44 m von Achse der geplanten Ortsumgehung entfernt im allgemeinen Wohngebiet und trägt die Objektnummer 15 in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2). Folgende Beurteilungspegel wurden ermittelt (Prognosewerte, jeweils die stärkste betroffene Gebäudeseite / Geschossfläche):

	ohne aktiven Lärmschutz		mit aktivem Lärmschutz	
	tags	nachts	tags	nachts
Gemäß Planauslegung	62 dB(A)	55 dB(A)	----	----
Gemäß Planfeststellungsbeschluss	62 dB(A)	55 dB(A)	56 dB(A)	49 dB(A)

Durch den nunmehr festgestellten aktiven Lärmschutz (4 m hohe Lärmschutzwand) werden in diesem Bereich die Immissionsgrenzwerte gem. 16. BmSchV eingehalten, siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.13 und Ziffer 1.2 (Hinweise zu Planänderungen), den Deckblättern Unterlage 11.1, Seite 10 und Seite 1 der Liste zu Nr. 6 sowie den Deckblatt Unterlage 11.2, Seite 2.

Soweit die Einwendung damit nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.6 Einwender E 6

In der Einwendung wird entgegen der ausgelegten Planung aktiver Lärmschutz für das Anwesen Ostendorfe 6 gefordert.

Das betroffene Objekt liegt ca. 43,43 m von Achse der geplanten Ortsumgehung entfernt im allgemeinen Wohngebiet und trägt die Objektnummer 16 in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2). Folgende Beurteilungspegel wurden ermittelt (Prognosewerte, jeweils die stärkste betroffene Gebäudeseite / Geschossfläche):

	ohne aktiven Lärmschutz		mit aktivem Lärmschutz	
	tags	nachts	tags	nachts
Gemäß Planauslegung	61 dB(A)	54 dB(A)	---	----
Gemäß Planfeststellungsbeschluss	61 dB(A)	54 dB(A)	55 dB(A)	48 dB(A)

Durch den nunmehr festgestellten aktiven Lärmschutz (4 m hohe Lärmschutzwand) werden in diesem Bereich die Immissionsgrenzwerte gem. 16. BmSchV eingehalten, siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer 2.3.5.13 und Ziffer 1.2 (Hinweise zu Planänderungen), den Deckblättern

Unterlage 11.1, Seite 10 und Seite 1 der Liste zu Nr. 6 sowie den Deckblatt Unterlage 11.2, Seite 2.

Soweit die Einwendung damit nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.7 Einwender E 7

Die in der Einwendung angeführte fehlende westliche Teilfläche des Flurstücks 1024/142 im Grunderwerbsplan bzw. -verzeichnis wurde in den nunmehr festgestellten Deckblättern berichtigt.

Hinsichtlich der befürchteten Landverluste durch den Bau der Ortsumgehung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffer 2.3.7 und die Auflage unter Ziffer 1.3.2.4.

Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens und werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.8 Einwender E 8

In der Einwendung wird entgegen der ausgelegten Planung aktiver Lärmschutz für das Anwesen Cloppenburger Straße 9 gefordert.

Das betroffene einzelstehende Objekt trägt die Objektnummer 8 in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2) und liegt im Misch- oder Dorfgebiet. Folgende Beurteilungspegel wurden ermittelt (Prognosewerte, jeweils die stärkste betroffene Gebäudeseite / Geschossfläche):

64 dB (A) tags und 57 dB (A) nachts, sowie 65 dB (A) tags für den Außenwohnbereich. Die Immissionsgrenzwerte werden nachts und für den Außenwohnbereich tags überschritten.

Da der geplante Landschaftswall mit einer Höhe von 2,50 m über Fahrbahn der Ortsumgehung nicht die Berechnung eingeflossen ist, obwohl er eine weitere Lärminderung hervorrufen wird, bleibt der Anspruch nach passivem Lärmschutz dem Grunde nach bestehen (vgl. Ziffer 2.3.5.2). Auch für den Außenwohnbereich verbleibt es bei dem Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach (vgl. Ziffer 2.3.5.3).

Die Planfeststellungsbehörde erkennt zwar die Betroffenheit der Einwenderin, hat aber die Bestimmungen des § 41 Abs. 2 des BImSchG zu beachten, wonach die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht auferlegt werden kann, wenn der Aufwand dafür außer Verhältnis zum Schutzzweck steht (vgl. Ziffer 2.3.5.1.3).

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.9 Einwender E 9

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

2.4.3.10 Einwender E 10

In der Einwendung wird der verursachte Landverlust, der Eingriff in Natur und Landschaft, Schadstoffeinträge und die Trassenwahl bemängelt.

Um nicht alle bereits in diesem Beschluss diskutierten Punkte zu wiederholen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5.4 und 2.3.7 verwiesen. Darüber hinaus schließt sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich den Ausführungen der Antwort der Vorhabensträgerin zur Einwendung an.

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.11 Einwender E 11

In der Einwendung wird die vorgesehene Trassenführung bemängelt und eine modifizierte Streckenführung vorgeschlagen.

Zu diesem Punkt wird auf Ziffer 2.3.3 und auf die Antwort der Vorhabensträgerin zur Einwendung, der sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich anschließt, verwiesen.

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.12 Einwender E 12

In der Einwendung wird entgegen der ausgelegten Planung aktiver Lärmschutz für das Anwesen Zur Beilage 3 gefordert.

Das betroffene einzelstehende Objekt liegt ca. 32,21 m von Achse der geplanten Ortsumgehung entfernt im Dorf- oder Mischgebiet und trägt die Objektnummer 8 in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2). Folgende Beurteilungspegel wurden ermittelt (Prognosewerte, jeweils die stärkste betroffene Gebäudeseite / Geschossfläche):

64 dB (A) tags und 57 dB (A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte werden nachts überschritten.

Es besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt zwar die Betroffenheit des Einwenders, hat aber die Bestimmungen des § 41 Abs. 2 des BImSchG zu beachten, wonach die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht auferlegt werden kann, wenn der Aufwand dafür außer Verhältnis zum Schutzzweck steht. In diesem Fall würde sich die Kosten für die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 120 m und einer Höhe von 2,50 m auf ca. 80.000,00 € belaufen. Die Errichtung eines Lärmschutzwalles mit gleicher Länge und einer Höhe von mindestens 4,00 m würde ca. 40.000,00 € kosten und eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme bedeuten (ca. 1.600 m², Kosten ca. 5.000,00 €). Die Kosten für den passiven Lärmschutz werden dagegen ca. 6.000,00€ betragen. Da, wie vorstehend ausgeführt, die Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen, besteht daher dem Grunde nach ein Anspruch auf passiver Lärmschutz (vgl. Ziffer 2.3.5.1.3).

Weiter wird in der Einwendung wird entgegen der ausgelegten Planung Lärmschutz für das Anwesen Zur Beilage 5 gefordert.

Das betroffene einzelstehende Objekt liegt ca. 197,20 m von Achse der geplanten Ortsumgehung entfernt im Dorf- oder Mischgebiet und trägt die Objektnummer 9 in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.2). Folgende Beurteilungspegel wurden ermittelt (Prognosewerte, jeweils die stärkste betroffene Gebäudeseite / Geschossfläche):

52 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts.

Eine Immissionsgrenzwertüberschreitung liegt bei diesem Objekt nicht vor, es besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutz.

Weiter wird entgegen der ausgelegten Planung nunmehr das Flurstück 81/3, Flur 45, Gemarkung Essen, nicht mehr für die Ersatzmaßnahme E 13 benötigt. Die Fläche verbleibt somit ohne Auflagen im Eigentum des Einwenders.

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.13 Einwender E 13

Auf Grund vorliegender Angaben der unteren Jagdbehörde wird der Forderung des Einwenders nach Wildschutz durch die Errichtung eines Wildschutzzaunes beidseitig der Ortsumgehung im Bereich der Reviere Eigenjagd Große Beilage und Osteressen-Süd nachgekommen. Auf die Auflage unter Ziffer 1.3.2.3 und Ziffer 1.2 (Hinweise zu Planänderungen) wird verwiesen.

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.3.14 Einwender E 14

Zu den vorgetragenen Einwendungen verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorliegende Einverständniserklärung vom 03.08.2007, sowie auf die Auflage unter Ziffer 1.3.2.2 und die Änderung unter Ziffer 1.3.3.1. Hinsichtlich der befürchteten Landverluste durch den Bau der Ortsumgehung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ziffer 2.3.7 und die Auflage unter Ziffer 1.3.2.4. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens und werden außerhalb dieses Verfahrens geregelt.

Soweit die Einwendung dadurch nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist (siehe Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage 1 zu § 1 Abs. 1 FStrAbG) hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Niedersächsischen Obergerverwaltungsgericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, gestellt und begründet werden.

Vor dem Obergerverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spritzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Falls Klage erhoben wird, ist sie gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 75 A, 30453 Hannover zu richten.

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

Durch diese Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

4.3 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gem. § 17 c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.



4.4 Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

4.5 Einsichtnahme

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lingen, Lucaskamp 9, 49809 Lingen, während der Dienststunden eingesehen werden.

Dieser Beschluss, die Pläne und Verzeichnisse werden für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Gemeinde Essen ausgelegt.

Im Auftrage

Rockitt



5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (VO über Immissionswerte)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
ARS 18/95	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 06.06.1995
ARS 22/96	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 01.08.1996
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vertragsbedingungen
BA	Bauabschnitt
BANZ	Bundesanzeiger
BASt	Bundesanstalt für das Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMJ	Bundesjustizministerium
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Abkürzung	Bedeutung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995
FFH	Fauna-Flora-Habitat



FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MAMs 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBL	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC 50/50-100	Militärische Lastenklasse

Abkürzung	Bedeutung
MLC-Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz



MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBl. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NO	Stickstoffmonoxid
NO2	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt

Abkürzung	Bedeutung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
Plafer 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte



RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO ₂	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung

Abkürzung	Bedeutung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPg
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGh	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV-StVO	Verwaltungsvorschriften zur StVO
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz



WSA
WSG

Wasser- und Schifffahrtsamt
Wasserschutzgebiet