

**PROF. DR. BERNHARD STÜER**  
Rechtsanwalt & Notar  
**DR. EVA-MARIA EHEBRECHT-STÜER**  
Rechtsanwältin  
Fachanwälte für Verwaltungsrecht  
Schützenstraße 21  
**48143 Münster**  
0251 43523  
stueer@t-online.de

**Verlauf der Küstenautobahn A 20**  
**Rechtliche Bewertung der Varianten West 2 und West 3**

Rechtsgutachten

erstattet

im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbe-  
reich Oldenburg, Kaiserstraße 27 in 26122 Oldenburg

Münster

13.7.2011

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>Gutachtauftrag und Sachverhalt</b>	<b>6</b>
	1. Gutachtauftrag	6
	2. Positionspapier der Gemeinden	6
	3. Linienbestimmung durch das BMVBS	7
	4. Naturschutzfachliche Stellungnahme des Landkreises Wesermarsch und des Fachgutachters Dr. Kruckenberg	8
<b>III.</b>	<b>Schutzstatus des Vogelschutzgebietes DE 2514-431 V 64 „Marschen am Jadebusen“</b>	<b>9</b>
<b>IV.</b>	<b>Naturschutzfachliche Beurteilung der Flächen „Südliche Jader Marsch“</b>	<b>9</b>
<b>V.</b>	<b>Rechtsgrundsätze für Gebiete von europäischer Bedeutung</b>	<b>10</b>
	1. Vogelschutz	11
	2. Habitatschutz	11
	3. Verträglichkeitsprüfung	12
	4. Abweichungsprüfung	14
<b>VI.</b>	<b>Variante West 2 unverträglich</b>	<b>15</b>
<b>VII.</b>	<b>Gebiet „Südliche Jader Marsch“</b>	<b>15</b>
<b>VIII.</b>	<b>Abweichungsprüfung</b>	<b>16</b>
<b>IX.</b>	<b>Belange der Kommunen</b>	<b>17</b>
	1. Belange der Gemeinde Jade	17
	2. Belange der Gemeinde Rastede	19
	3. Belange der Stadt Varel	20
	4. Belange der Gemeinde Wiefelstede	25
	a) Konkreter Trassenverlauf	25
	b) Betroffenheiten auf Wiefelsteder Gemeindegebiet	26
	c) Geplantes interkommunales Gewerbegebiet	27
	d) Hinweise zur Optimierung der Variante West 3	27
	5. Stellungnahmen der Landkreise	28
<b>X.</b>	<b>Gewichtung von kommunalen Belangen und Naturschutzbelangen</b>	<b>29</b>
<b>XI.</b>	<b>Kommunale Belange müssen bei den weiteren Planungen der Variante West 3 berücksichtigt werden</b>	<b>30</b>

## I. Zusammenfassung

1. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit Erlass vom 25.6.2010 die Variante West 3 als Linie gem. § 16 I FStrG bestimmt. Die Variante West 2 ist dabei ausgeschieden worden, weil sie nach Auffassung des BMVBS mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes SPA DE 2514-431 „Marschen am Jadebusen“ nicht verträglich ist. Die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der nach den Erhaltungszielen geschützten Vogelarten und ihrer Lebensräume seien als erheblich zu bewerten. Auch im Übrigen führe die Variante West 3 mit ihrer abgerückten Führung vom Vogelschutzgebiet eindeutig zu geringeren naturschutzfachlichen Konflikten.
2. Das Vogelschutzgebiet DE 2514-431 V 64 „Marschen am Jadebusen“ ist an die Europäische Kommission gemeldet. Es soll durch den Landkreis Wesermarsch durch eine in Aufstellung befindliche Landschaftsschutzverordnung gesichert werden. Zu dem Entwurf der Landschaftsschutzverordnung ist eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden. Die Verordnung soll noch vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Küstenautobahn A 20 beschlossen und durch Bekanntmachung in Kraft treten.
3. Auch die sich südlich an die „Marschen am Jadebusen“ anschließenden Flächen „Südliche Jader Marsch“ haben aus naturschutzfachlicher Sicht eine durchaus beachtliche Bedeutung. Die Flächen sind nicht an die EU-Kommission gemeldet worden und auch nicht Gegenstand einer (in Aufstellung befindlichen) Landschafts- oder Naturschutzverordnung des Landkreises Wesermarsch.
4. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist ein Vorhaben gemessen an den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung nur dann als verträglich einzustufen, wenn keine vernünftigen Zweifel an der Verträglichkeit des Vorhabens bleiben. Dabei tragen der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde die Darlegungs- und Beweislast. Angesichts der negativen fachlichen Beurteilung der Variante West 2 durch den Landkreis Wesermarsch als Naturschutzbehörde, denen sich das BMVBS mit der Linienbestimmung vom 25.6.2010 angeschlossen hat, können Zweifel an der Unverträglichkeit dieser Trassenführung nicht ausgeräumt werden. Auch weitere fachliche Untersuchungen würden in der rechtlichen Betrachtung an diesem Ergebnis nichts ändern.
5. Vorhaben mit unverträglichen Auswirkungen für ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung sind grundsätzlich unzulässig. Sie können nur auf der Grundlage einer Abweichungsprüfung zugelassen werden. Das Vorhaben muss durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich sein. Zumutbare Alternativen dürfen nicht zur Verfügung stehen. Die notwendigen Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung des Netzes „Natura 2000“ müssen getroffen werden. Bei prioritären (besonders geschützten) Arten oder Lebensraumtypen eines FFH-Gebietes muss zunächst eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt werden, bevor das Vorhaben aus wirtschaftlichen oder auch sozialen Gründen durchgeführt werden kann.
6. Die Variante West 2 ist nach Einschätzung des Landkreises Wesermarsch als untere Naturschutzbehörde und des BMVBS mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes „Marschen am Jadebusen“ nicht vereinbar und daher unverträglich. Diese fachlichen Bedenken würden sich noch verstärken, wenn für den Bereich „Südliche Jader Marsch“ ein faktisches Vogelschutzgebiet unterstellt würde. In diesem Fall würde das als einheitlich gedachte Vogelschutzgebiet durchschnitten und eine Barrierewirkung entstehen.

7. Nach den Darlegungen des BMVBS steht in der Variante West 3 im Vergleich zur Variante West 2 eine bessere Alternative zur Verfügung, die von dem Vogelschutzgebiet räumlich weiter abrückt und daher gemessen an den Erhaltungszielen für dieses Gebiet in der Einschätzung des BMVBS verträglich ist. Eine solche Lösung scheidet nur dann aus, wenn sie aus anderen Gründen mit unverhältnismäßigen Nachteilen verbunden ist.
8. Derartige Nachteile könnten sich dabei auch aus kommunalen Belangen ergeben, die ein solches Gewicht haben, dass sie die naturschutzfachlichen Belange, wie sie sich in der Gebietsausweisung dokumentieren, überwiegen. Wegen des hohen Schutzniveaus der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung müssen die kommunalen Belange allerdings sehr bedeutsam sein, um sich gegenüber den FFH-Belangen durchsetzen zu können.
9. Die betroffenen Landkreise Ammerland, Friesland und Wesermarsch sowie die Gemeinden Rastede, Wiefelstede (LK Ammerland), Varel (LK Friesland) und Jade (LK Wesermarsch) haben hierzu eine Reihe von Gesichtspunkten vorgetragen, die aus ihrer Sicht für die Variante West 2 und gegen die Variante West 3 sprechen. Dazu gehört vor allem ein gemeinsames interkommunales Gewerbegebiet, das bei Verwirklichung der Variante West 2 im Schnittpunkt der drei Gemeinden Jade, Rastede und Varel liegen könnte. Dabei könnte als Zu- und Abfahrt entweder die bereits vorhandene Anschlussstelle Jaderberg oder eine westlich des Autobahnkreuzes an der A 20 neu anzulegende Anschlussstelle genutzt werden. Bei einer Verlegung des Autobahnkreuzes um ca. 3 km nach Süden, wie dies mit der Variante West 3 verbunden wäre, sehen die beteiligten Kommunen dieses gemeinsame Gewerbegebiet gefährdet. Die Stadt Varel verweist auf eine geringere Entlastungswirkung für ihre Innenstadt. Während die Variante West 2 auf der durch die Innenstadt Varel führenden Bundesstraße B 437 eine Verringerung des Fahrzeugverkehrs von ca. 16.000 um ca. 3.000 Fahrzeuge bewirken würde, wird durch die Variante West 3 lediglich eine Verringerung um ca. 1.500 Fahrzeuge erreicht. Unter der Annahme eines hohen LKW-Verkehrsanteils würde die Verringerung der Verkehrsbelastung bei einer Variante West 2 in Varel sogar noch wesentlich stärker wahrgenommen. Die Variante West 3 benachteiligt auch das „Sondergebiet Ferien- und Wochenendhaus“ „Seepark Lehe“ der Gemeinde Wiefelstede in seinem Bestand und schneidet für den nördlichen Bereich Erweiterungsmöglichkeiten ab. Dasselbe gilt für den nahe gelegenen Freizeitbereich auf dem Gebiet der Gemeinde Rastede. Auch ergeben sich Beeinträchtigungen für den denkmalgeschützten Gebäudebestand „Gut Hahn“ und den dort vorhandenen Waldbestand, der bei einer Variante West 3 im nördlichen Bereich angeschnitten werden könnte. Auch sehen die betroffenen Kommunen es als wichtigen Abwägungsgesichtspunkt an, dass der Raum sich mit überwiegender Mehrheit für die Variante West 2 ausgesprochen hat.
10. Die dargelegten Belange sind nicht von der Hand zu weisen, auch soweit es sich dabei teilweise über den engeren kommunalen Kompetenzbereich hinaus um Nachteile der Variante West 3 handelt, die vor allem durch die unmittelbare Einbindung des Autobahnvorhabens in die Umgebung ausgelöst sind und von den jeweils dadurch Betroffenen geltend gemacht werden können. Die geringere Entlastungswirkung der Autobahn für die Stadt Varel kommt hinzu. Die vom BMVBS angenommene Unverträglichkeit der Variante West 2 könnte aber nur dann überwunden werden, wenn diese Belange so stark und überzeugend wären, dass sie einen unverträglichen Eingriff in das Vogelschutzgebiet rechtfertigen. Dies überzeugend darzulegen, ist mit einem hohen Risiko verbunden.
11. Das BMVBS ist bei der Entscheidung über die Linienbestimmung offenbar davon ausgegangen, dass der südlich sich an das Vogelschutz-Gebiet anschließende Bereich zwischen den Varianten West 2 und West 3 „Südliche Jader Marsch“ nicht als faktisches Vogelschutzgebiet anzusehen ist. Allerdings hat das Gebiet eine Bedeutung vor allem für die Vogelwelt und sollte aus naturschutzfachlichen Gründen nicht durch eine Autobahn

durchtrennt werden. Zu den bestgeeigneten Gebieten für die Ausweisung eines Vogelschutzgebietes wird dieser Bereich dadurch allerdings nicht automatisch. Sollte sich aus fachlicher Sicht ein Nachmeldebedarf ergeben und es sich bei dem Bereich „Südliche Jader Marsch“ um ein eigenständiges faktisches Vogelschutzgebiet handeln oder es aus diesem Grunde in das Gebiet „Marschen am Jadebusen“ einzubeziehen sein, ergeben sich daraus weitere Gesichtspunkte, die gegen eine Verträglichkeit der Variante West 2 sprechen. Die Variante West 3 wäre bei einer solchen Annahme nur dann ohne Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung zu verwirklichen, wenn sie auf das unterstellte faktische Vogelschutzgebiet keine nachteilige Einwirkungen hätte. Aus dieser Sicht könnte es sich empfehlen, den Bereich „Südliche Jader Marsch“ im nationalen Recht als Landschaftsschutzgebiet auszuweisen. Hierdurch würde der unterstellte strenge Schutz eines faktischen Vogelschutzgebietes (Art. 4 IV Vogelschutz-RL) in den (weniger strengen) Schutzstatus des FFH-Gebietes überführt (Art. 7 FFH-RL) und die Möglichkeit einer Verträglichkeits- und ggf. Abweichungsprüfung eröffnet.<sup>1</sup> Aus naturschutzfachlicher Sicht wäre die Variante West 3 nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand verträglich.

12. Der vorgenannte Alternativenvergleich schlägt umso mehr zugunsten der Variante West 3 aus, je mehr es gelingt, die gegen diese Lösung sprechenden Belange in die weitere Planung des Vorhabens zu integrieren. Hierzu ergibt sich die Empfehlung, die aufgezeigten kommunalen Belange in das weitere Planverfahren einzubeziehen und ihnen in der weiteren Detailplanung aber auch ggf. in anderen Verfahren nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

---

<sup>1</sup> BVerwGE 120, 276 – Hochmoselbrücke.

## II. Gutachtauftrag und Sachverhalt

Dem Gutachten liegt folgende Beauftragung und folgender Sachverhalt zugrunde:

### 1. Gutachtauftrag

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg, Kaiserstraße 27 in 26122 Oldenburg (NLStBV), hat den Unterzeichneten gebeten, in einem Rechtsgutachten die rechtliche Bewertung der Varianten West 2 und 3 im westlichen Bereich der geplanten Küstenautobahn A 20 zu prüfen. Grundlage hierzu ist die mit Erlass vom 25.6.2010 durch den BMVBS vorgenommene Linienbestimmung, wonach die Variante West 3 den weiteren Planungen zugrunde zu legen sei. Die Variante West 2 scheidet als weitere Planungsgrundlage aus, weil diese Linienführung mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes SPA DE 2514-431 „Marschen am Jadebusen“ nicht vereinbar und daher unverträglich sei.

### 2. Positionspapier der Gemeinden

In einem Positionspapier für eine gemeinsame Besprechung mit dem Wirtschaftsministerium (MW) und der NLStBV zur „ökologischen Bewertung“ der Trassenvarianten A 20 West 2/West 3 haben die beteiligten Kommunen folgende Eckpunkte für die Erstattung eines Rechtsgutachtens dargestellt:

- ⇒ *das Gutachten muss ohne Voreinstellung durch die vorhandene Datenbasis des Landes/der NLStBV die kommunale/regionale Position erzeugen und soll dabei eine unabhängige/neutrale Aussage zur evtl. neuen Linienbestimmung ermöglichen. Es kann also bestätigen wie auch "Gegengutachten" sein.*
- ⇒ *der Gutachter soll vom Land in Abstimmung mit dem/auf Vorschlag vom BMU und in Abstimmung mit den Gemeinden beauftragt werden und spezielle kommunale Betroffenheiten in "vor Ort Gesprächen" mit allen beteiligten Kommunen/Landkreisen sondieren.*
- ⇒ *Betrachtungsraum muss zunächst der von den Varianten West 2 und West 3 betroffene Bereich sein (keine neue, zusätzliche Variantendiskussion), jedoch ist auch eine Wirkprüfung vorzunehmen, mit der die Veränderungen der Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz ohne Autobahnbau dargestellt werden können.*
- ⇒ *dabei sind die faunistischen Betroffenheiten – insbesondere des Vogelschutzes – durch die Varianten insgesamt und vor allem durch die Variante West 3 deutlich Richtung Süden über den Untersuchungsraum hinaus zu ermitteln.*
- ⇒ *es ist eine klare Abgrenzung eines ggfs. faktischen Vogelschutzgebietes unter Wertung des NABU/BUND-Gutachtens vorzunehmen/zu ermöglichen (südliche Jader Marsch).*
- ⇒ *wenn die Betroffenheit beim Vogelschutz bei der Variante West 3 genauso wie bei der Variante West 2 gegeben sein sollte, sind Entscheidungsparameter aufzuzeigen, mit denen eine vom Vogelschutz unabhängige Bewertung der beiden Varianten ermöglicht wird; die Bewertungsparameter und die Bewertung ist mit allen Beteiligten zu diskutieren, es ist ein gemeinsamer Bewertungsmaßstab festzulegen.*
- ⇒ *zusätzlich ist die Schwere der Betroffenheit des Vogelschutzes für den weiteren nordöstlichen Verlauf der Entwurfsvariante der A 20 ab den Varianten West 2/West 3 bis zum Wesertunnel zu ermitteln und vor dem Hintergrund der Teilbetroffenheiten der Varianten West 2/West 3 eine vergleichende Gesamtbewertung der Varianten West 2/West 3 zu ermöglichen.*
- ⇒ *die Bewertungsergebnisse sind einer naturschutzrechtlichen, planfeststellungsrechtlichen Beurteilung ggfs. des Gesamttraumes zu unterwerfen mit einem Entscheidungsvorschlag zu der Frage, ob für den Vogelschutz relevante (geeignetste) Gebiete der EU gemeldet werden müssen.*

### 3. Linienbestimmung durch das BMVBS

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit Erlass vom 25.6.2010 die Variante West 3 als Linie gem. § 16 I FStrG bestimmt. Die Variante West 2 ist dabei ausgeschieden worden, weil sie nach Auffassung des BMVBS mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebietes SPA DE 2514-431 „Marschen am Jadebusen“ nicht verträglich ist. Die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der nach den Erhaltungszielen geschützten Vogelarten und ihrer Lebensräume seien als erheblich zu bewerten. Auch im Übrigen führe die Variante West 3 mit ihrer abgerückten Führung vom Vogelschutzgebiet eindeutig zu geringeren naturschutzfachlichen Konflikten.

Das BMVBS führt folgendes aus<sup>2</sup>:

*Für die Linienbestimmung wurde das Projekt gem. § 36 BNatSchG auf seine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete geprüft.*

*Die zur Bestimmung der Linienführung der A 20 zwischen der A 28 und der A 27 eingereichte Teilvariante West 2 ist nicht mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets SPA DE 2514-431 „Marschen am Jadebusen“ verträglich, da die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der nach den Erhaltungszielen geschützten Vogelarten und ihrer Lebensräume als erheblich zu bewerten sind. Nach Abwägung aller Belange ergibt sich mit der alternativen Teilvariante West 3 durch ihre südlichere abgerückte Führung vom Vogelschutzgebiet eine Präferenz gegenüber der Teilvariante West 2, da die Variante West 3 nicht nur eindeutig zu geringeren naturschutzfachlichen Konflikten führt, sondern auch als möglich und „zumutbar“ im Sinne des § 34 III BNatSchG anzusehen ist. Sie ist deshalb der Bestimmung der Linienführung der A 20 zugrunde zu legen.*

Zur linienbestimmten Gesamttrasse führt das BMVBS noch ergänzend aus:

*Aufgrund bestehender Defizite bei der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und den FFH-Verträglichkeitsprüfungen sind für die weitere Planung folgende Maßgaben zu beachten:*

*Es ist ein naturräumlich abgegrenztes Vernetzungs-, Vermeidungs- und Kompensationskonzept für Marschlandschaften unter Berücksichtigung der in Anlage 1 der Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) vom 21.5.2010, die als Anlage beiliegt, aufgeführten weiteren Hinweise zu erarbeiten. Zur Erhaltung der Durchlässigkeit des Raumes und Verminderung von Zerschneidungs- und Isolationswirkungen sowie einer weitest gehenden Vermeidung von Störungen durch Immissionen (Lärm, Schadstoffe, Licht etc.) sind entsprechende Vorkehrungen zu prüfen und vorzusehen wie z. B. Grünbrücken, Fließgewässerquerungen, Querungshilfen für Fledermäuse, Kleintierdurchlässe.*

*Im Rahmen der Entwurfserstellung ist jede einzelne Querungshilfe zu begründen und in Lage, Dimensionierung, Gestaltung und Einbindung zu erläutern.*

*Die Erhaltungsziele etlicher geschützter Lebensraumtypen im FFH-Gebiet DE 2516-301 „Wollinger See mit Radmoor“ sind gegenüber Stickstoffeinträgen sehr empfindlich. Prognose und Bewertung sind den critical loads anzupassen und in der FFH-Verträglichkeitsprüfung dem Stand von Wissenschaft und Technik anzupassen.*

*Im FFH-Gebiet DE 2517 „Teichfledermausgewässer im Raum Bremerhaven/Bremen“ wird das Fließgewässer Lune gequert. Um hinreichend Planungssicherheit zu erhalten, ist zu prüfen, ob durch Vermeidungsmaßnahmen die Flächeninanspruchnahme weiter verringert werden kann. Das Tötungsrisiko der Teichfledermäuse sollte durch Irritationsschutzwände auf der Brücke gemindert werden.*

*Insgesamt ist aufgrund der hohen naturräumlichen Sensibilität des Planungsraumes u.a. mit zahlreichen Verlusten von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie mit Störungen besonders und streng geschützter Arten zu rechnen, die voraussichtlich artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zuwider-*

<sup>2</sup> Erlass des BMVBS v. 25.6.2010 an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Kompetenzzentrum, Göttinger Chaussee 76 A in 30453 Hannover.

laufen. Die artenschutzrechtlichen Anforderungen sind im Laufe der weiteren Planung besonders sorgfältig einzubringen, um Planungssicherheit zu erlangen.

Der besondere naturschutzfachliche Prüfungsauftrag wird für die weitere Planung aufrechterhalten, da eine Bewältigung der in der Umweltrisikoeinschätzung oder FFH-Verträglichkeitseinschätzung aufgezeigte Konflikt in der Sache noch nicht abgeschlossen ist. Durch die im Rahmen der Genehmigungsverfahren durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung und Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen, insbesondere auch einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, sind in der Regel erst mit dem Erlangen des Baurechts alle naturschutzfachlichen Sachverhalte rechtlich umfassend abgearbeitet.

#### **4. Naturschutzfachliche Stellungnahme des Landkreises Wesermarsch und des Fachgutachters Dr. Kruckenberg**

Das BMVBS konnte sich hinsichtlich der fachlichen Einschätzung auf eine naturschutzfachliche Stellungnahme des Landkreises Wesermarsch vom 21.1.2010 stützen, in der die Variante West 2 als unverträglich mit den Zielen des gemeldeten EU-Vogelschutzgebietes DE 2514-431 V 64 „Marschen am Jadebusen“ bezeichnet wurde. Die Trasse führe recht nahe an den südlichen Bereich dieses Vogelschutzgebietes heran. Mit weiteren Beeinträchtigungen sei auch während der langjährigen Bauzeit zu rechnen. Innerhalb einer Pufferzone von 500 m seien insgesamt 214 ha als gestörte Fläche betroffen. Dazu wird ausgeführt:

*Wirkungen der Straße in das Gebiet hinein*

*Die Staatliche Vogelschutzwarte geht von einer vollständigen Entwertung 200 m beiderseits der Trasse aus (bis zu 600 m). Bei einer Bauzeit von bis zu 6 Jahren können auch baubedingte Beeinträchtigungen zu erheblichen Störungen führen. Vor dem Hintergrund der vorhandenen Beeinträchtigungen durch die L 862 und des Abrückens der Trasse vom EU-Vogelschutzgebiet ist vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens unter Betrachtung der Auswirkungen der vorgesehenen Anschlussstelle nicht von erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch direkte Wirkungen der Maßnahme in das Gebiet hinein auszugehen.*

*Wirkungen im Umfeld des Schutzgebietes, die sich indirekt auf das Gebiet auswirken*

*Der Verlust von Rastflächen außerhalb des Schutzgebietes durch Vergrämung beim Betrieb der Straße kann sich beeinträchtigend auf die Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes auswirken, wenn vorhandene Wechselwirkungen zwischen beiden Gebieten für den Wert des Vogelschutzgebietes ausschlaggebend sind. Gegeben kann dies im vorliegenden Fall sein, wenn an das Schutzgebiet angrenzende Flächen für Nahrungssuche oder als Rückzugsraum bei Störungen regelmäßig genutzt werden und durch einen Verlust an Fläche oder eine verschlechterte Erreichbarkeit die Aufnahmekapazität des Schutzgebietes für Rastvögel erheblich abnimmt.*

Auch wird die Auffassung dargelegt, dass bei der Verwirklichung der Variante West 2 artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt würden. Die naturschutzfachliche Stellungnahme führt dazu aus:

*Zur Problematik der erheblichen Störungen wird bei der vorliegenden Fragestellung in der Regel die Untersuchung von Trautner und Jooss (2008) herangezogen. Die Autoren schlagen hierzu vor, dass bei Artbeständen/Gebieten von internationaler Bedeutung von einer erheblichen Störung ausgegangen werden sollte, wenn wesentliche Störfaktoren auf mehr als 1% des Flächenanteils wirken. Dies ist, wie die Ausführungen der von NABU/BUND beigebrachten Gutachten sowohl bei Betrachtung der südlichen Jader Marsch für sich, als auch unter Einbeziehung der nördlichen Jader Marsch bzw. des Gesamtgebietes des V 64 erfüllt. Hierbei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass im vorliegenden Fall nicht beliebige Flächen oder randliche Flächen durchschnitten werden, sondern Bereiche mit zentraler Funktion als Ruhe- und Nahrungsstätte, wie das Gutachten von Bohnet deutlich macht. Mithin dürften durch die Trasse fast 50% der durch Bläß- und Weißwangengänse intensiv genutzten Flächen der südlichen Jader Marsch weitestgehend entwertet werden.*

*Gem. § 43 VIII BNatSchG<sup>3</sup> können die nach Landesrecht zuständigen Behörden Ausnahmen von den Verboten des § 42 BNatSchG<sup>4</sup> im Einzelfall zulassen u. a. aus „... anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“. Eine Ausnahme darf aber nur zugelassen werden, „wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert.“ Da zumutbare Alternativen gegeben sind, kommt eine Ausnahme nach derzeitiger Kenntnis nicht in Betracht.*

*Vor allem hinsichtlich der Beeinträchtigung der Rastbestände von Blässgans und Nonnen-/Weißwangengans erfüllt die geplante Trasse den Verbotstatbestand des § 42 BNatSchG. Wegen der vorhandenen zumutbaren Alternativen kommt eine Ausnahme gem. § 43 VIII BNatSchG nicht in Betracht.*

Der Fachgutachter Dr. Kruckenberg bewertet in seinem Gutachten die Auswirkungen einer Variante West 3 wie folgt (Kapitel 5 S. 22):

*Nach den vorliegenden Daten und Erfahrungen im Rheiderland muss nach Fertigstellung der A 22 von einem Störradius von 350-400 m beiderseits der Trassenführung auf die Nahrungsflächen der Blässgänse ausgegangen werden. Für Nonnengänse muss ein Störradius von 500 m angesetzt werden. Beide Arten würden durch die Nordvariante bedeutende Teile ihrer Nahrungsflächen verlieren. Durch die eintretende Verringerung der Tragkapazität wird die lokale Population beeinträchtigt werden. Für die rastenden Nonnen- und Blässgänse sowie die rastenden Kiebitze zeigen die vorliegenden Daten, dass die südliche Variante West 3 eindeutig weniger bis keine erheblichen Beeinträchtigung der Gastvögel bedeuten, während die nördliche Variante mit großen, z.T. sehr großen Beeinträchtigungen einhergehen würde. Für Großbrachvögel bedeuten beide Varianten keine erheblichen Beeinträchtigungen.*

### **III. Schutzstatus des Vogelschutzgebietes DE 2514-431 V 64 „Marschen am Jadebusen“**

Das Vogelschutzgebiet DE 2514-431 V 64 „Marschen am Jadebusen“ ist an die Europäische Kommission gemeldet. Es soll durch den Landkreis Wesermarsch durch eine in Aufstellung befindliche Landschaftsschutzverordnung gesichert werden. Zu dem Entwurf der Landschaftsschutzverordnung ist eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden. Die Verordnung soll noch vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Küstenautobahn A 20 beschlossen und durch Bekanntmachung in Kraft treten.

### **IV. Naturschutzfachliche Beurteilung der Flächen „Südliche Jader Marsch“**

Auch die sich südlich an die „Marschen am Jadebusen“ anschließenden Flächen „Südliche Jader Marsch“ haben aus naturschutzfachlicher Sicht eine durchaus beachtliche Bedeutung. Eine aktuelle naturschutzfachliche Bewertung dieser Flächen kommt zu folgender Einschätzung:

*Hinsichtlich der Beeinträchtigungen der Rastvogelpopulationen baut der Vergleich der Varianten West 2 und West 3 im Wesentlichen auf den Erfassungsdaten von Bohnet (2009) und Ökoplan (2007) sowie deren Auswertung durch Kruckenberg (2010) auf (siehe auch Kap. 4) und ergänzt diesen um eine weitere Rastvogelerfassung durch Ökoplan aus 2010/11 zur Entwurfsplanung der A 20 im Abschnitt 2.*

*Die aktuellen Kartierungsergebnisse (2010/11) bestätigen die herausragende Bedeutung der Südlichen Jader Marsch für das Rastvogelgeschehen im Planungsraum der A 20. Insbesondere für nördliche Gänse und Enten bietet dieses Teilgebiet durch die Kombination aus weiträumigen Acker- und Grünlandflächen mit eingestreuten Teichen sowie der Jade als Fließgewässer hervorragende Bedingungen als Rast- und Nahrungsraum. Aufgrund dieser Bedingungen erreichen die erfassten Wasservogelrastzahlen, insbesondere die der Weißwangengans, ein international bedeutsames Niveau. Größere Rastbestände der Blässgans konnten hier ebenfalls auf den abgeernteten Feldern bzw. Grünlän-*

<sup>3</sup> Nunmehr § 46 VII BNatSchG 2010.

<sup>4</sup> Nunmehr § 44 BNatSchG 2010.

*dereien festgestellt werden. Die Südliche Jader Marsch ist der einzige Funktionsraum, in dem regelmäßig Blässgänse bei der Nahrungssuche beobachtet werden konnten. Die vergleichsweise hohe Anzahl rastender Kiebitze sowie der vom Aussterben bedrohten Arten Goldregenpfeifer, Kampfläufer und Großer Brachvogel sind weitere Indizien für die besondere Empfindlichkeit der Südlichen Jader Marsch gegenüber straßenbedingten Wirkungen.*

*Die weiteren geeigneten Rastvogellebensräume südlich des Vogelschutzgebietes „Marschen am Jadebusen“ treten in ihrer Bedeutung deutlich zurück und sind darüber hinaus für den Vergleich der Varianten West 2 und West 3 nachrangig, da sie von beiden Trassenführungen gleichermaßen betroffen sind. Die Neustädter Marsch erlangt durch den Rastbestand der arktischen Blässgans eine landesweite Bedeutung. In der „Colmarer Moormarsch“ wird der Rastbestand des Silberreiher als regional bedeutsam eingestuft. Und die „Süderschweier Marsch“ und die „Norderschweier Marsch“ besitzen aufgrund der hohen Kiebitz- und Pfeifentenbestände eine lokale Bedeutung als Gastvogellebensraum.*

*Die aktuellen Kartierungen aus 2010/11 verdeutlichen im Besondern, das die bedeutenden Rastvogelflächen der Südlichen Jader Marsch durch das Siedlungsband von Südbollenhagen und die K 201 nach Süden begrenzt werden. Der Untersuchungsraum südlich der K 201 besitzt keine Bedeutung als Rasthabitat. Die Landschaftsstrukturen mit zahlreichen Gehölzbeständen und relativer enger Kammerung schränken die Attraktivität für rastende Offenlandarten ein. Daher bleiben die Zahlen der ermittelten Arten auf niedrigem Niveau. Unter Berücksichtigung der Erfassungsdaten aus 2006 lässt sich maximal eine geringe Wertigkeit als Rastvogellebensraum ableiten. Seinerzeit wurden Rastbestände von Sturmmöwe, Großem Brachvogel und Kiebitz nachgewiesen.*

*Der Vergleich der Varianten West 2 und West 3 beschränkt sich somit auf die erheblichen Beeinträchtigungen der Rastvogelbestände in der Südlichen Jader Marsch.*

*Die Homogenität der Südlichen Jader Marsch als attraktives Rastgebiet führt zu deren systematischer Beweidung durch die Gänse von Norden nach Süden. Dabei können die Weidezyklen je nach Vegetationsnachwuchs und Anzahl der anwesenden Gänse länger oder kürzer aufeinander folgen und raumgreifender oder kleinräumiger sein. Die Südliche Jader Marsch ist daher unabhängig der einzelnen Nachweispunkte der Rasttrupps sowie deren Lage zu den Varianten als Gesamtgebiet von sehr hoher Bedeutung für Weißwangengans und Blässgans als Zielarten des Vogelschutzgebiets. Die variable Verteilung der Rasttrupps aus den verschiedenen Kartierungsjahren (Ökoplan 2007, Bohnet 2009, Ökoplan 2010/11) verdeutlicht dies.*

Die Flächen sind nicht an die EU-Kommission gemeldet worden und auch nicht Gegenstand einer (in Aufstellung befindlichen) Landschafts- oder Naturschutzverordnung des Landkreises Wesermarsch.

## **V. Rechtsgrundsätze für Gebiete von europäischer Bedeutung**

Der europäische Gebietsschutz wird maßgeblich durch die Vogelschutz-RL<sup>5</sup> und die Habitat-RL<sup>6</sup> bestimmt. Die (ältere) Vogelschutzrichtlinie aus dem Jahre 1979 stellt sehr strenge Anforderungen an den Gebietsschutz auf. Die (jüngere) Habitatschutzrichtlinie aus dem Jahre 1992 ermöglicht für Pläne und Projekte eine Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung. Nur wenn das Vorhaben im Hinblick auf die Erhaltungsziele des Gebietes als Ganzes oder seiner wesentlichen Bestandteile unverträglich ist und auch durch eine Abweichungsprüfung nicht gerechtfertigt werden kann, ist es unzulässig. Werden prioritäre Arten der Lebensraumtypen

<sup>5</sup> Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2.4.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten ABl. Nr. L 103 S. 1, zuletzt geändert durch EU-Beitrittsakte 2003 v. 16.4.2003, ABl. Nr. L 236 S. 33.

<sup>6</sup> Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ABl. Nr. L 206 S. 7, zuletzt geändert durch Anhang III Nr. 30 ÄndVO (EG) 1882/2003 v. 29.9.2003 – ABl. Nr. L 284 S. 1.

in einem FFG-Gebiet in Mitleidenschaft gezogen sind, ist zunächst die EU-Kommission zu beteiligen.<sup>7</sup>

## 1. Vogelschutz

Vorgaben für den europäischen Vogelschutz sind in Art. 4 Vogelschutz-RL enthalten. Danach unterliegen Gebiete, welche die fachlichen Voraussetzungen eines europäischen Vogelschutzgebietes erfüllen, einem strengen Schutzsystem. Eingriffe, mit denen sich erhebliche negative Auswirkungen verbinden, sind danach grundsätzlich unzulässig. Faktische Vogelschutzgebiete, die zwar die fachlichen Kriterien für eine Meldung erfüllen, aber bisher nicht durch die Ausweisung eines Naturschutzgebietes oder eines Landschaftsschutzgebietes oder durch eine entsprechende gesetzliche Regelung in nationales Recht umgesetzt worden sind, entfalten eine generelle Wehrfähigkeit gegenüber Eingriffen, die das Gebiet auch nur möglicherweise beeinträchtigen könnten.

Für ein Gebiet, das die Kriterien für eine Ausweisung als Vogelschutzgebiet erfüllt, sind besondere Schutzmaßnahmen zu treffen, die geeignet sind, das Überleben und die Vermehrung der in Anhang I der Vogelschutz-RL aufgeführten Vogelarten sicherzustellen.<sup>8</sup>

Gebiete, die nicht zu Vogelschutzgebieten erklärt wurden, obwohl dies nach Art. 4 I UA 4 der Vogelschutz-RL erforderlich gewesen wäre („faktische Vogelschutzgebiete“), unterliegen nicht der Schutzregelung des Art. 6 II bis IV der Habitat-RL, sondern der strengeren Regelung des Art. 4 IV 1 der Vogelschutz-RL.<sup>9</sup>

Der Übergang in das Schutzregime der Habitat-RL setzt nach Art. 7 Habitat-RL eine endgültige rechtsverbindliche außenwirksame Erklärung eines Gebietes zum besonderen Schutzgebiet (Vogelschutzgebiet) voraus. Die Meldung eines Gebietes an die Europäische Kommission und die einstweilige naturschutzrechtliche Sicherstellung eines Gebietes lösen den Regimewechsel (noch) nicht aus.

Eine Straßenbauvorhaben in einem „faktischen“ (nicht erklärten) Vogelschutzgebiet ist nach Art. 4 IV 1 der Vogelschutz-RL grundsätzlich unzulässig, wenn es durch die Verkleinerung des Gebiets zum Verlust mehrerer Brut- und Nahrungsreviere führen würde, die einem Hauptvorkommen einer der Vogelarten in Anhang I der Vogelschutz-RL dienen.<sup>10</sup>

## 2. Habitatschutz

Die Habitat-RL ergänzt die Vogelschutzgebiete um Gebiete des Habitatschutzes, die gemeinsam mit den Vogelschutzgebieten ein kohärentes Netz „Natura 2000“ bilden sollen. Der strenge Schutz eines räumlich begrenzten Vogelschutzes wird bei ordnungsgemäßer Umsetzung in das räumlich umfassendere Schutzsystem nach Art. 7 Habitat-RL von einem geringeren Schutz des erweiterten Habitatschutzsystems abgelöst.

<sup>7</sup> Zum Gebietsschutz Stürer, DVBl 2007, 416; ders., NVwZ 2007, 1147; ders., DVBl 2009, 1145; ders., DVBl 2010, 1; ders., DVBl 2010, 242.

<sup>8</sup> EuGH, Urt. v. 7.12.2000 – C-374/98 – Slg 2000,I-10799- = ABl. EG 2001, Nr. C 79, 6 = DVBl 2001, 359-360 = ZUR 2001, 75-78 = NuR 2001, 210- = NVwZ 2001, 549-550; Gatz, jurisPR-BVerwG 1/2010 Anm 3; Murswiek, JuS 2001, 824; Maaß, ZUR 2001, 80 – Vertragsverletzung Frankreich.

<sup>9</sup> EuGH, Urt. v. 7.12.2000 – Rs. C-374/98 -, Slg. 2000, 1 -10799 – Basses Corbieres.

<sup>10</sup> BVerwG, Urt. v. 1.4.2004 – 4 C 2.03 – BVerwGE 120, 276 = DVBl 2004, 1115 = NVwZ 2004, 1114 – Hochmoselbrücke I.

### 3. Verträglichkeitsprüfung

Strenge Anforderungen hat der EuGH an die Verträglichkeit eines Vorhabens gestellt und dazu ausgeführt: Eine Tätigkeit wie die mechanische Herzmuschelfischerei, die seit vielen Jahren ausgeübt wird, für die jedoch jedes Jahr eine Lizenz für einen begrenzten Zeitraum erteilt wird, wobei jedes Mal aufs Neue beurteilt wird, ob, und wenn ja, in welchem Gebiet diese Tätigkeit ausgeübt werden darf, fällt unter den Begriff „Plan“ oder „Projekt“ im Sinne von Art. 6 III der Habitat-RL.<sup>11</sup>

Art. 6 III der Habitat-RL führt ein Verfahren ein, das mit Hilfe einer vorherigen Prüfung gewährleisten soll, dass Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des betreffenden Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die dieses jedoch erheblich beeinträchtigen könnten, nur genehmigt werden, soweit sie dieses Gebiet als solches nicht beeinträchtigen. Dagegen legt Art. 6 II der Habitat-RL eine allgemeine Schutzpflicht fest, die darin besteht, Verschlechterungen und Störungen zu vermeiden, die sich im Hinblick auf die Ziele der Habitat-RL erheblich auswirken könnten; er kann nicht gleichzeitig mit Art. 6 III der Habitat-RL angewandt werden.

Nach Art. 6 III 1 der Habitat-RL steht dann fest, dass Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, dieses Gebiet erheblich beeinträchtigen könnten, wenn sie drohen, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Die Beurteilung dieser Gefahr ist namentlich im Licht der besonderen Merkmale und Umweltbedingungen des von solchen Plänen oder Projekten betroffenen Gebietes vorzunehmen.

Nach Art. 6 III der Habitat-RL bedeutet eine Prüfung der Pläne und Projekte auf Verträglichkeit für das betreffende Gebiet, dass vor deren Genehmigung unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse sämtliche Gesichtspunkte der Pläne oder Projekte zu ermitteln sind, die für sich oder in Verbindung mit anderen Plänen oder Projekten die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele beeinträchtigen können. Die zuständigen Behörden dürfen unter Berücksichtigung dieser Prüfung die Genehmigung nur erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt haben, dass sich das Vorhaben nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es keine solchen Auswirkungen gibt.<sup>12</sup>

Auch in weiteren Entscheidungen betont der EuGH, dass das Habitatschutzsystem strenge Anforderungen an die Verträglichkeit eines Vorhabens stellt. Ein nationales Gericht kann bei der Untersuchung der Rechtmäßigkeit der Genehmigung eines Planes oder eines Projekts im Sinne von Art. 6 III der Habitat-RL prüfen, ob die durch diese Bestimmung gezogenen Grenzen für den Ermessensspielraum der zuständigen nationalen Behörden eingehalten worden sind, auch wenn diese Richtlinie trotz Ablaufs der hierfür gesetzten Frist nicht in das nationale Recht des betreffenden Mitgliedstaats umgesetzt worden ist. Denn die praktische Wirksamkeit der Habitat-RL würde abgeschwächt, wenn in einem solchen Fall die Bürger sich vor Gericht hierauf nicht berufen und die nationalen Gerichte sie nicht berücksichtigen könnten.<sup>13</sup>

Die strengen Anforderungen an die Verträglichkeitsprüfung sind vom BVerwG im Urteil zur Halle-Westumfahrung fortgeschrieben worden: Wird im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 III 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die

<sup>11</sup> EuGH, Urt. v. 7.9.2004 – Rs. C-127/02 -, Slg. 2004, I-7405 – Herzmuschelfischerei.

<sup>12</sup> EuGH, Urt. v. 7.9.2004 – C-127/02 – Slg. 2004, I-7405 – Herzmuschelfischerei.

<sup>13</sup> EuGH, Urt. v. 7.9.2004 – C-127/02, Slg 2004, I-7405 = NuR 2004, 788; *Nolte*, jurisPR-BVerwG 22/2007 Anm. 1; *Gellermann*, NuR 2004, 769 – Herzmuschelfischerei.

Prüfswelle der Vorprüfung (Art. 6 III 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert, ist dies gemeinschaftsrechtlich nicht zu beanstanden. Grundsätzlich ist jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als „Beeinträchtigung des Gebiets als solchem“ gewertet werden.

Mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar, wenn die vorrangig naturschutzfachliche Fragestellung zu beantworten ist, ob ein Straßenbauvorhaben das Gebiet erheblich beeinträchtigt. Zu prüfen ist, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. Für einen günstigen Erhaltungszustand von Lebensräumen und von Arten spielen unterschiedliche naturschutzfachliche Kriterien eine Rolle. Dementsprechend können für geschützte Arten andere Reaktions- und Belastungsschwellen als für geschützte Lebensraumtypen abgeleitet werden.

Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Das Schutzkonzept erlaubt dann auch ohne Abweichungsprüfung die Zulassung des Vorhabens.

Notwendiger Bestandteil des Schutzkonzepts kann insbesondere bei wissenschaftlicher Unsicherheit über die Wirksamkeit von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen die Anordnung von Beobachtungsmaßnahmen (Monitoring) sein. Um in diesem Fall ein wirksames Risikomanagement zu gewährleisten, müssen begleitend Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall angeordnet werden, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt. Derartige Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen müssen geeignet sein, Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszuräumen.

Fortbestehende vernünftige Zweifel an der Wirksamkeit des Schutzkonzepts stehen einer Zulassung des Vorhabens entgegen. Die Darlegungs- und Beweislast für die Verträglichkeit des Vorhabens liegt dabei beim Vorhabenträger und der Zulassungsbehörde.<sup>14</sup>

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kann ebenso wenig mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden, wenn ein durch das Vorhaben verursachter ökologischer Schaden durch das Schutzkonzept nur abgemildert würde. Die dann allenfalls konfliktmindernden Vorkehrungen sind nur als Kohärenzsicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen, falls eine Abweichungsentscheidung getroffen werden soll (Art. 6 IV der Habitat-RL).

In Ansehung des Vorsorgegrundsatzes ist die objektive Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr erheblicher Beeinträchtigungen im Grundsatz nicht anders einzustufen als die Gewissheit eines Schadens. Wenn bei einem Vorhaben aufgrund der Vorprüfung ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der ein Gegenbeweis geführt wird. Ein Gegenbeweis im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung setzt die Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse voraus und macht die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen erforderlich. Dies bedeutet nicht, dass Forschungsaufträge zu vergeben sind, um Erkenntnislücken und methodische Unsicherheiten der Wissenschaft zu beheben.

Derzeit nicht ausräumbare wissenschaftliche Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge sind allerdings dann kein unüberwindbares Zulassungshindernis, wenn das Schutzkonzept ein wirksames Risikomanagement entwickelt hat. Außerdem ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten.

---

<sup>14</sup> BVerwGE 128, 1 im Anschluss an EuGH, Urt. v. 7.9.2004 – Rs. C-127/02 -, Slg. 2004, I-7405 – Herzmuschelfischerei.

Die Erhaltungsziele sind, solange ein FFH-Gebiet nicht nach dem einschlägigen Landesnaturschutzrecht zu einem Schutzgebiet erklärt worden ist, der Gebietsmeldung zu entnehmen. Neben Festlegungen zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der dort vorkommenden Lebensräume und Arten nach den Anhängen I und II der Habitat-RL können in der Gebietsmeldung die für einen geschützten Lebensraumtyp charakteristischen Brutvogelvorkommen als Erhaltungsziel definiert werden, und zwar auch außerhalb eines Vogelschutzgebietes. Lebensraumtypen und Arten, die in der Gebietsmeldung nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen.

Sind bei einer fachplanungsrechtlichen Planfeststellung nicht zu sämtlichen sich konkret abzeichnenden Risiken, die das Vorhaben für Erhaltungsziele des Gebiets auslöst, die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse abgerufen, dokumentiert und berücksichtigt worden, schlagen derartige Mängel notwendig auf eine Abweichungsentscheidung durch.

#### **4. Abweichungsprüfung**

Vorhaben mit unverträglichen Auswirkungen für ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung sind grundsätzlich unzulässig. Sie können nur auf der Grundlage einer Abweichungsprüfung zugelassen werden. Das Vorhaben muss durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich sein. Zumutbare Alternativen dürfen nicht zur Verfügung stehen. Die notwendigen Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung des Netzes „Natura 2000“ müssen getroffen werden. Bei prioritären (besonders geschützten) Arten oder Lebensraumtypen in einem FFH-Gebiet muss zunächst eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt werden, bevor das Vorhaben aus wirtschaftlichen oder auch sozialen Gründen durchgeführt werden kann.

Das BVerwG führt dazu aus: In der Abweichungsentscheidung muss das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen worden sein.

Planungsalternativen, die sich nur mit unverhältnismäßigem Aufwand verwirklichen lassen würden, bleiben außer Betracht. Von einer zumutbaren Alternative kann ebenso dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante deswegen auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen.<sup>15</sup>

Wer in ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung eingreifen will, darf sich allerdings nicht wundern, wenn die Ampeln erst einmal auf „rot“ stehen und selbst eine nachhaltige

---

<sup>15</sup> BVerwG, Urt. v. 17.1.2007 – 9 A 20.05 – BVerwGE 128, 1 = NVwZ 2007, 1054 = DVBl 2007, 706 – *Nolte*, jurisPR-BVerwG 2/2009 Anm. 5; 22/2007 Anm. 1, 23/2008 Anm. 4, 5/2010 Anm. 6, 6/2009 Anm. 6; 7/2008 Anm. 1, 7/2010 Anm. 3; *Gatz*, jurisPR-BVerwG 5/2008 Anm. 4; *Bönsel*, NuR 2007, 796; *Günes*, EurUP 2007, 220; *Stüer*, NVwZ 2007, 1147; *Steck*, NVwZ 2009, 616; *Kremer*, ZUR 2007, 299 – Westumfahrung Halle, Abgrenzung zu Urt. v. 16.3.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116 – *Schönefeld*, m. Hinw. auf EuGH, Urt. v. 10.1.2006 – C-98/03 – Slg. 2006, I-53; Urt. v. 27.1.2000 – 4 C 2.99 – BVerwGE 110, 302 – *Hildesheim I*; Urt. v. 15.1.2004 – 4 A 11.02 – BVerwGE 120, 1; B. v. 26.11.2007 – 4 BN 46.07 –; VGH Kassel, Urt. v. 2.1.2009 – 11 B 368/08.T; OVG Münster, Urt. v. 13.12.2007 – 8 A 2810.04 –.

Trauerarbeit<sup>16</sup> das Vorhaben nicht zulässig macht, sondern erst eine erfolgreiche Abweichungsprüfung die Ampel auf „grün“ stellt.<sup>17</sup>

## **VI. Variante West 2 unverträglich**

Angesichts der negativen fachlichen Beurteilung der Variante West 2 durch die Untere Naturschutzbehörde des Landkreises Wesermarsch und das BMVBS können zumindest Zweifel an der Unverträglichkeit dieser Trassenführung nicht ausgeräumt werden. Auch weitere fachliche Untersuchungen würden in der rechtlichen Betrachtung an diesem Ergebnis nichts ändern. Das Gebiet SPA DE 2514-431 „Marschen am Jadebusen“ ist als besonders schutzwürdiges Vogelschutzgebiet an die EU-Kommission gemeldet worden. Eine nationale Anerkennung dieses Gebietes durch eine naturschutzrechtliche Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet ist bisher noch nicht erfolgt, sodass das Gebiet „Marschen am Jadebusen“ gegenwärtig noch den Schutzstatus eines faktischen Vogelschutzgebietes haben dürfte. Allerdings ist der Übergang in das weniger strenge FFH-Regime mit dem beabsichtigten Erlass der Landschaftsschutzverordnung durch den Landkreis Wesermarsch in Aussicht genommen. Für den Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses kann daher davon ausgegangen werden, dass es sich um ein anerkanntes Vogelschutzgebiet handelt, für das über Art. 7 FFH-RL das FFH-Regime gilt. Die Variante West 2 wird allerdings von der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wesermarsch sowie vom BMVBS als unverträglich mit den Erhaltungszielen dieses Gebietes betrachtet.

## **VII. Gebiet „Südliche Jader Marsch“**

Das BMVBS ist bei der Entscheidung über die Linienbestimmung offenbar davon ausgegangen, dass der südlich sich an das Vogelschutz-Gebiet „Marschen am Jadebusen“ anschließende Bereich zwischen den Varianten West 2 und West 3 „Südliche Jader Marsch“ nicht als faktisches Vogelschutzgebiet anzusehen ist. Denn anderenfalls hätte sich die Linienbestimmung mit der Frage befasst, ob dieses Gebiet „Südliche Jader Marsch“ durch die linienbestimmte Trasse West 3 beeinträchtigt wird.

Auch wenn der Bereich „Südliche Jader Marsch“ nicht als faktisches Vogelschutzgebiet betrachtet wird, dürfte das Gebiet eine durchaus beachtliche Bedeutung für die Vogelwelt haben. Dies wird auch durch die naturschutzfachliche Auswertung der aktuellen Daten belegt. Zu den bestgeeigneten Gebieten für die Ausweisung eines Vogelschutzgebietes wird dieser Bereich dadurch allerdings vor allem deshalb nicht automatisch, weil bei der Frage der Gebietsauswahl ein naturschutzfachlicher Beurteilungsspielraum besteht. Das Gebiet ist nicht Bestandteil der IBA-Liste 2000. Auch die Bedeutung des Gebietes für die Weißwangengans führt nicht dazu, dass das Gebiet als eines der bestgeeignetsten bezeichnet werden muss. Denn nach dem Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt und Klimaschutz vom 21.10.2009 hat das Land Niedersachsen bereits 14 Vogelschutzgebiete gemeldet, in denen u.a. die Weißwangengans wertbestimmend ist.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Hien, DVBl 2005, 1341; Krautzberger/Stüer, DVBl 2004, 914; Stüer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 4. Aufl. 2009, Rn. 861.

<sup>17</sup> Stüer, NuR 2010, 377.

<sup>18</sup> Andreas Geiger (GSK), Rechtliche Stellungnahme zur Frage, ob sich aufgrund neuer Daten-Änderungen hinsichtlich der Gebietsabgrenzung des Vogelschutzgebietes DE 2514-431 V 64 „Marschen am Jadebusen“ ergeben bzw. ob das südlich daran angrenzende Gebiet „Südliche Jader Marsch“ als faktisches Vogelschutzgebiet entsprechend dem Gutachten von RA Kremer vom Juli 2009 zu werden ist, München vom 30.3.2011.

Sollte sich aus fachlicher Sicht ein Nachmeldebedarf ergeben und es sich bei dem Bereich „Südliche Jader Marsch“ um ein eigenständiges faktisches Vogelschutzgebiet handeln oder es aus diesem Grunde in das Gebiet „Marschen am Jadebusen“ einzubeziehen sein, ergeben sich daraus weitere Gesichtspunkte, die gegen eine Verträglichkeit der Variante West 2 sprechen. Die Variante West 3 wäre bei einer solchen Annahme nur dann ohne Verträglichkeits- und Abweichungsprüfung zu verwirklichen, wenn sie auf das unterstellte faktische Vogelschutzgebiet keine nachteilige Einwirkungen hätte. Zugleich könnte es sich wegen der vorgenannten fachlichen Zusammenhänge für den Landkreis Wesermarsch empfehlen, für das Gebiet „Südliche Jader Marsch“ eine Landschaftsschutzverordnung aufzustellen. Hierdurch würde der unterstellte strenge Schutz eines faktischen Vogelschutzgebietes (Art. 4 IV Vogelschutz-RL) in den (weniger strengen) Schutzstatus des FFH-Gebietes überführt (Art. 7 FFH-RL) und die Möglichkeit einer Verträglichkeits- und ggf. Abweichungsprüfung eröffnet.<sup>19</sup> Hierdurch könnte auch bei einem unterstellten faktischen Vogelschutzgebiet „Südliche Jader Marsch“ gewährleistet werden, dass die Variante West 3 ohne Abweichungsprüfung verwirklicht werden kann. Denn diese Variante ist nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand mit den sich abzeichnenden Erhaltungszielen des Gebietes verträglich. Selbst wenn von einer Unverträglichkeit für die Erhaltungsziele des Gebietes „Südliche Jader Marsch“ ausgegangen werden müsste, könnte die Variante West 3 unter den Voraussetzungen einer Abweichungsprüfung zugelassen werden.

### **VIII. Abweichungsprüfung**

Da die Variante West 2 nach Einschätzung des Landkreises Wesermarsch als untere Naturschutzbehörde und des BMVBS mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes „Marschen am Jadebusen“ nicht vereinbar ist und diese fachlichen Bedenken sich noch verstärken, wenn für den Bereich „Südliche Jader Marsch“ ein faktisches Vogelschutzgebiet unterstellt würde, könnte diese Variante – nach entsprechender nationaler Gebietsausweisung – nur unter den Voraussetzungen einer Abweichungsprüfung zugelassen werden.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dürften angesichts der Bedeutung der Küstenautobahn A 20 für die Erschließung des davon betroffenen Raumes gegeben sein.

Allerdings stünde in der Variante West 3 eine zumutbare Alternative zur Verfügung, die mit deutlich geringeren Eingriffen in Naturschutzbelange verbunden ist. Das hat auch das BMVBS bei der Linienbestimmung hervorgehoben. Dies wird auch vor allem durch einen naturschutzfachlichen Vergleich zwischen den beiden Varianten West 2 und West 3 unterstützt. Hierzu stellt die aktuelle naturschutzfachliche Untersuchung fest:

*Für die Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigungen ist weniger der Abstand einzelner Rasttrupps zur Störungsquelle relevant, sondern der dauerhafte Verlust der Nahrungsfläche für die Rastvögel durch das Störungsband der Autobahn. Hierfür definiert Kruckenberg (2010) aufgrund zahlreicher Untersuchungen einen Meideabstand von 500 m für Weißwangengänse und 400 m für Blässgänse als belastbare Größenordnung.*

*Variante West 2 durchfährt die Südliche Jader Marsch im Norden auf einer Länge von ca. 2.000 m. Hierdurch würden von dem ca. 1.000 ha großen Rastgebiet knapp 20 % als Nahrungsfläche für die Weißwangengänse und ca. 15 % für die Blässgänse verloren gehen.*

*Währenddessen umfährt die Variante West 3 die Südliche Jader Marsch in einem Abstand von 400 bis 800 m im Süden. Hinzu kommt, dass das Siedlungsband von Südbollenhagen die Variante zum einen zusätzlich abschirmt und zum anderen selbst als Störquelle für die Gänse wirkt. Die tatsächlich genutzten südlichsten Nahrungsflächen liegen daher über 500 m von der Trassen entfernt, worauf auch*

<sup>19</sup> BVerwGE 120, 276 – Hochmoselbrücke.

*die Kartierungsergebnisse hinweisen, so dass die Rastvogelvorkommen der Südlichen Jader Marsch von der Variante West 3 nicht erheblich beeinträchtigt werden.*

*Variante West 3 ist unter dem Gesichtspunkt der Rastvögel der Variante West 2 eindeutig vorzuziehen.*

Eine solche aus FFH-Sicht vorzuziehende Lösung scheidet nur dann aus, wenn sie aus anderen Gründen zu unverhältnismäßigen Nachteilen führt, etwa weil sie mit zu großen Abstrichen an die Zielerfüllung verbunden ist<sup>20</sup> oder andere erhebliche Nachteile in Kauf genommen werden müssen, deren Hinnahme sich als unverhältnismäßig darstellt. Derartige Nachteile könnten sich auch aus kommunalen Belangen ergeben, die ein solches Gewicht haben, dass sie die naturschutzfachlichen Belange, wie sie sich in der Gebietsausweisung dokumentieren, überwiegen. Wegen des hohen Schutzniveaus der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung müssen die kommunalen Belange allerdings sehr bedeutsam sein, um sich gegenüber FFH-Belangen durchsetzen zu können.

## **IX. Belange der Kommunen**

Die betroffenen Landkreise Ammerland, Friesland und Wesermarsch sowie die Gemeinden Rastede, Wiefelstede (LK Ammerland), Varel (LK Friesland) und Jade (LK Wesermarsch) haben hierzu eine Reihe von Gesichtspunkten vorgetragen, die aus ihrer Sicht für die Variante West 2 und gegen die Variante West 3 sprechen. Dazu gehört vor allem ein gemeinsames interkommunales Gewerbegebiet, das bei Verwirklichung der Variante West 2 im Schnittpunkt der drei Gemeinden Jade, Rastede und Varel liegen könnte. Dabei könnte als Zu- und Abfahrt entweder die bereits vorhandene Anschlussstelle Jaderberg oder eine westlich des Autobahnkreuzes an der A 20 neu anzulegende Anschlussstelle genutzt werden. Bei einer Verlegung des Autobahnkreuzes um ca. 3 km nach Süden, wie dies mit der Variante West 3 verbunden wäre, sehen die beteiligten Kommunen dieses gemeinsame Gewerbegebiet gefährdet. Die Stadt Varel verweist auf eine geringere Entlastungswirkung für ihre Innenstadt. Während die Variante West 2 auf der durch die Innenstadt Varel führenden Bundesstraße B 437 eine Verringerung des Fahrzeugverkehrs von ca. 16.000 um ca. 3.000 Fahrzeuge bewirken würde, wird durch die Variante West 3 lediglich eine Verringerung um ca. 1.500 Fahrzeuge erreicht. Unter der Annahme eines hohen LKW-Verkehrsanteils würde die Verringerung der Verkehrsbelastung bei einer Variante West 2 in Varel sogar noch wesentlich stärker wahrgenommen. Die Variante West 3 benachteiligt auch das „Sondergebiet Ferien- und Wochenendhaus“ „Seepark Lehe“ der Gemeinde Wiefelstede in seinem Bestand und schneidet für den nördlichen Bereich Erweiterungsmöglichkeiten ab. Dasselbe gilt für den nahe gelegenen Freizeitbereich auf dem Gebiet der Gemeinde Rastede. Auch ergeben sich Beeinträchtigungen für den denkmalgeschützten Gebäudebestand „Gut Hahn“ und den dort vorhandenen Waldbestand, der bei einer Variante West 3 im nördlichen Bereich angeschnitten werden könnte. Auch sehen die betroffenen Kommunen es als wichtigen Abwägungsgesichtspunkt an, dass der Raum sich mit überwiegender Mehrheit für die Variante West 2 ausgesprochen hat.

### **1. Belange der Gemeinde Jade**

Die Gemeinde Jade verweist auf folgende Entwicklungsziele, die vorrangig beachtet werden sollten:

- Stärkung der wirtschaftlich räumlich ausgewogenen Wettbewerbsfähigkeit
- die bereits im Bestand befindlichen, gewerblichen und industriellen Standorte müssen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden
- Verkehre vom Jade-Weser-Port zum Wesertunnel werden bei der zzt. linienbestimmten Trasse West 3 aufgrund der Streckenführung weiterhin die B 437 nutzen

<sup>20</sup> BVerwGE 110, 302 – Hildesheim.

- eine Entlastung der Bundes- und Landesstraßen wird nicht gewährleistet
- die Gemeinde Jade fordert weiterhin den Erhalt der Anschlussstelle Jaderberg
- auf die Anschlussstelle Jaderlangstraße und Jaderkreuzmoor sollte auf Grund der zu erwartenden Mehrbelastung der Bundes- und Landesstraße verzichtet werden
- die Variante West 3 verläuft in ca. 200 m (West 2 in ca. 1500 m) Entfernung zum dörflichen Zentrum Mentzhausen, ein Bereich, der mit Grundschule, Kindergarten und sportlichen Anlagen Mittelpunkt von Mentzhausen ist und durch Variante West 3 erheblich beeinträchtigt würde
- im Bezug auf das Schutzgut Mensch ist im Raumordnungsverfahren mit der Variante West 2 die Hauptvariante festgestellt worden, die angeblich zu den geringsten Betroffenheiten führen soll. Allerdings bestehen auch in ihrem Verlauf besondere Konfliktpunkte, die es zu berücksichtigen gilt.

Bereits im Raumordnungsverfahren hat die Gemeinde Jade auf folgende Auswirkungen der Variante West 3 verwiesen:

### **Betroffene Siedlungsbereiche und Ortslagen**

Die Ortslage Jaderlangstraße wird von der Trasse zerschnitten bzw. von der nördlich anschließenden Ortslage Südbollenhagen getrennt und ist bei der Anlage einer Anschlussstelle im Kreuzungspunkt mit der L 864 unmittelbar betroffen. Der Bebauungsschwerpunkt von Südbollenhagen am Schulweg (gemischte Baufläche im Flächennutzungsplan) liegt in mittlerer Entfernung (ab 200 m), der von Südmentzhausen (Wohnbauflächen, Fläche für den Gemeinbedarf - Schule und Kindergarten mit Sportanlagen) mit den für das südliche Gemeindegebiet bedeutenden Infrastruktureinrichtungen reicht bis 50 m an die Trasse der Hauptvariante West 3 heran. Nördlich davon würde die A 20 wiederum eine deutliche Zäsur innerhalb des langgestreckten Moorhufendorfs von Nord-/Südmentzhausen darstellen. Die Erreichbarkeit der Schule in Südmentzhausen wird aus dem übrigen Gemeindegebiet stark eingeschränkt.

Im Bereich bis 50 m sind drei Wohnhäuser durch die Trasse der Hauptvariante West 3 betroffen. Zwischen 50 und 200 m befinden sich zehn Wohnhäuser und ein landwirtschaftlicher Betrieb. Im Bereich zwischen 200 und 500 m sind 33 Wohnhäuser und drei Hofstellen betroffen. Im Bereich zwischen 500 und 1.000 m sind es 43 Wohnhäuser und zwei weitere landwirtschaftliche Betriebe. Durch die Trasse selber wären bei Realisierung der in den Unterlagen zum ROV dargestellten Trasse drei Wohnhäuser direkt betroffen. Fünf weitere Wohngrundstücke wären bei der Einrichtung einer Anschlussstelle an der L 864 u.U. überplant.

### **Landwirtschaft**

Bei acht landwirtschaftlichen Betrieben werden die Ländereien durch die Trasse deutlich zerschnitten. Neben Flächenverlusten werden Wege zu den jenseits der Autobahntrasse gelegenen Wirtschaftsflächen verlängert.

### **Natur und Landschaft**

Auf Jader Gemeindegebiet verläuft die Trasse der Hauptvariante West 3 in einer Entfernung von mehr als 500 m südlich des Landschaftsschutzgebietes „Jader Moormarsch“. Westlich von Südmentzhausen wird eine langgestreckte Waldparzelle zerschnitten. Nördlich davon tangiert die Trasse die Ausgleichsflächen der Stadt Wilhelmshaven.

Im Bereich Jaderlangstraße tangiert die Trasse auf einer Länge von 0,5 km ein Gebiet für Gast- und Rastvögel von nationaler Bedeutung (nach Auffassung der Gemeinde Jade eventuell sogar mit internationaler Bedeutung) mit einer sehr hohen Wertstufe, für dass in den Unterlagen zum ROV als bedeutende Arten die Nonnengans, die Blässgans und die Sturmmöwe

genannt werden. Der restliche Verlauf führt durch ein zumindest regional bedeutendes Gebiet mit hoher Wertstufe und der Sturmmöwe als bedeutende Vogelart.

### **Brutgebiete von besonderer Bedeutung sind nicht betroffen**

Mit der Variante West 3 sind auf Jader Gemeindegebiet Verluste und Zerschneidungen von bedeutenden Landschaftsbildeinheiten durch 1,7 km Trassenlänge verbunden. Das betrifft den Bereich um die Jaderlangstraße. Hier wird das Ausmaß der Auswirkungen als mittel eingestuft.

### **Tourismus und Erholung**

Innerhalb der Korridore der unterschiedlichen Betroffenheiten verlaufen rund 13 km des Erholungswegenetzes.

### **Verkehr und Erschließung**

Durch die Trasse der Hauptvariante West 3 werden ein Wirtschaftsweg sowie eine Gemeindestraße (Middelreeg) durch die Autobahn unterbrochen. Neben der Funktion als Anliegerstraße und Wanderweg dient die Middelreeg auch der Erschließung der Schule parallel zur K 202. Derzeit ist die Straße für den Schulbus, der vor Ort keine Wendemöglichkeit hat, unersetzlich. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wären hierfür Ersatzmaßnahmen (z.B. Bau eines Buswendeplatzes) zu berücksichtigen.

Mit der Streckenführung der Hauptvariante West 3 wird eine geringe Abnahme der Verkehrsbelastung auf der B 437 erzeugt (Reduzierung von 11.700 Kfz/24 h auf 9.100 Kfz/24 h westlich Diekmannshausen und von 8.900 Kfz/24 h auf 5.800 Kfz/24 h östlich Diekmannshausen). Im Gemeindegebiet kommt es auf allen relevanten Straße zu vergleichsweise gleichmäßigen Abnahmen der Verkehrsbelastungen. Ausnahmen hiervon sind die A 20-nahen Straßen Bolnhagener Straße und die Oldenbroker Straße, auf denen der Verkehr zunehmen wird.

## **2. Belange der Gemeinde Rastede**

Die Gemeinde Rastede spricht sich für die Variante West 2 aus, wie sie dies bereits in einem Schreiben an das Nds. Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 15.01.2008 dargestellt hat. Dabei geht sie davon aus, dass die Anschlussstelle 10 Jaderberg erhalten bleibt. In diesem in der Nähe zum Autobahnkreuz befindlichen Autobahnanschluss lässt sich nach Auffassung der Gemeinde das interkommunale Gewerbegebiet zwischen den Gemeinden Rastede, Varel und Jade sehr gut verwirklichen. Bei einer Verlegung des Autobahnkreuzes weiter nach Süden ergeben sich vor allem vermarktungstaktische Nachteile. Denn die Lage in der Nähe eines Autobahnkreuzes ist für ein Gewerbegebiet von herausragender Bedeutung. Insbesondere im strukturschwachen Norden der Gemeinde Rastede können hierdurch positive, wirtschaftliche Impulse erwartet werden.

Mit der Variante West 3 verbindet die Gemeinde Rastede demgegenüber nicht unerhebliche Nachteile. Diese Variante zerschneidet im Bereich Lehmdermoor und Delfshausen großräumig Siedlungsbereiche der Gemeinde Rastede. Hier werden Flächen von landwirtschaftlichen Betrieben zerschnitten, die durch den labilen Untergrund ohnehin wirtschaftlich stark benachteiligt sind. Die Trasse zerschneidet außerdem die wertvolle Waldfläche Hahner Busch mit ihrem kulturhistorisch bedeutsamen Denkmal Gut Hahn. Dieser strukturreiche Wald stellt ein wertvolles Brutvogelhabitat für die Vogelarten Schwarz- und Mittelspecht dar, die durch die Trassenvariante West 3 eine erhebliche Verkleinerung ihres Lebensraumes erfahren würden. Unter Berücksichtigung des Verlaufes der A 29, der L 825 sowie der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven ergeben sich aus städtebaulicher und landschaftlicher Sicht erhebliche Nachteile. In dem geplanten Trassenverlauf befinden sich diese drei von Nord nach Süd verlaufenden Verkehrs-Achsen in einem sehr engen Korridor. Unter Berücksichtigung dessen, dass die A 29 in diesem Bereich im leichten Einschnitt liegt, wird die A 20 über die A 29 geführt

werden müssen. Das gilt auch für die L 825 und die Bahnstrecke. Dieses macht einen Erdwall bzw. Brückenbau erforderlich. Da diese verkehrlichen Nord-/Süd-Achsen auf den höher gelegenen Eschflächen liegen und östlich der Bahnstrecke angrenzend sich die Moorflächen befinden, ist zusätzlich ein nicht unerheblicher Höhenunterschied zu berücksichtigen. Der Trassenverlauf der Variante West 3 führt neben den zwangsläufig damit verbundenen Lärmbelastigungen für die Anwohner in den angrenzenden Moorflächen auch für die Tierwelt zu einem Zerschneiden in Ost-West-Richtung des Gemeindeteils. Im Verlauf dieser in Ost-West-Richtung verlaufenden Trasse würde durch die Querung eines Fließgewässers eine erhebliche Beeinträchtigung entstehen. Der Trassenverlauf schränkt westlich der A 29 den zurzeit planungsrechtlich abgesicherten Sandabbau in seiner weiteren Entwicklung ein und dürfte erhebliche Nachteile für das geplante Erholungsgebiet Nethen nach sich ziehen, das in einem ersten Abschnitt mit der Erstellung des Beachclubs Nethen begonnen wurde. Die Sandentnahme soll nach dem Willen des Rates der Gemeinde Rastede mittelfristig als Erholungsgebiet ausgewiesen und insbesondere für den sanften Tourismus entwickelt werden. Einhergehend mit dem Ziel des sanften Tourismus ist natürlich die Erhaltung und Weiterentwicklung der Tier- und Pflanzenwelt, die durch die Nähe zu der geplanten Autobahn als gefährdet angesehen wird.

Entsprechend der prognostizierten Zunahme der Verkehre auf der A 29 zwischen der Anschlussstelle Rastede und dem Autobahnkreuz Oldenburg-Nord würden große Siedlungsbe- reiche in Rastede durch die Lärmbelastungen zukünftig Nachteile erfahren. Durch die geplante Anschlussstelle Bollenhagen werden Straßen innerhalb des Moorgebietes lastbeschrän- kungsfrei ausgebaut werden müssen. Hierzu zählt in der Gemeinde Rastede besonders die K 133 (Kleibroker Straße).

Es steht aus der Sicht der Gemeinde Rastede zu befürchten, dass insbesondere Schwerlastver- kehre, die von der Wesermarsch in den nördlichen Bereich der Gewerbegebiete von Olden- burg fahren wollen, diese Anschlussstelle wegen der dort nicht zu entrichtenden Maut bereits nutzen und über die Kleibroker Straße in den Hauptort Rastede einfahren. Die derzeitigen Verkehrszahlen auf der Kleibroker Straße dürften sich verdoppeln und damit nicht nur für den ländlichen Teilabschnitt der K 133 Nachteile nach sich ziehen, sondern selbstverständlich auch für die im Ort befindlichen Teilabschnitte und die angrenzenden Wohngebiete mit den dort befindlichen Kindergärten, Schule und Sportplatz.

### **3. Belange der Stadt Varel**

Die Stadt Varel hat folgende kommunale Interessen eingebracht:

#### **Verkehrsmenge auf der Ortsdurchfahrt B 437 bzw. L 819 (Oldenburger Straße)**

Die Planungen zur Küstenautobahn A 20 werden aus Sicht der Stadt Varel nicht zuletzt des- halb begrüßt, weil dadurch eine maßgebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Orts- durchfahrt erwartet wird. Das Zentrum der Stadt Varel wird durch eine der in der Region Weser-Ems am stärksten frequentierten Ortsdurchfahrten einer Bundesstraße gequert. Die B 437 weist in Teilabschnitten in Varel eine Belastung von über 18.000 Fahrten/24 h auf. In mittlerer Sicht erscheint die A 20 die einzige Möglichkeit, den Verkehrskollaps in Varel zu vermeiden. Konkrete Aussichten auf die Realisierung einer Ortsumgehung bestehen aktuell nicht.

Dabei kommt es hinsichtlich des Entlastungseffektes aber maßgeblich auf die Wahl der rich- tigen Trassenalternative an. Die Verkehrsprognosen im Zuge des Raumordnungsverfahrens zeigen den Unterschied. Dabei wird u.a. auf die Verkehrssituation im Jahr 2005 abgestellt, wobei ein DTV-Wert von 16.500 Fahrzeugen unterstellt wird, der - ohne Realisierung der A 20 - für das Jahr 2020 auf 18.000 Fahrzeuge (Prognosenullfall) hochgerechnet wird. Tat- sächlich - siehe oben - wird dieser hochgerechnete Wert bereits heute erreicht. Weiterhin wird in den Unterlagen mit dem Bezugsfall 2020 gerechnet, in den die verkehrlichen Auswirkun-

gen anderer bereits geplanter Verkehrsprojekte einfließen. Der Bezugsfall 2020 hat für die B 437 in Varel immer noch einen Wert von 17.800 Fahrten pro 24 h. Während bei einer Realisierung der Variante West 2 am Tag mit 14.900 Fahrten auf Teilen der B 437 in Varel gerechnet wird, erhöht sich dieser Wert im Falle der Realisierung von Variante West 3 auf 16.600. Gegenüber dem Bezugsfall von 17.800 Fahrten ist dies im Fall West 2 eine Reduzierung um 16 % und in der Variante West 3 nur noch um 7 %.

**Tabelle 8.4: Verkehrsbelastungen 2020 in den Ortsdurchfahrten im Planfall 2 im Vergleich zum Bezugsfall**

VQ-Nr.	Lage des Vergleichsquerschnitts	Planfall 2			Bezugsfall Kfz/24h	Differenz Planfall 2 - Bezugsfall	
		Kfz/24h	Lkw/24h	Lkw-Anteil		Kfz/24h	Prozent
1	B 211 OD Mittelort	900	40	4,4%	2.600	-1.700	-65%
2	B 437 OD Borgstede	10.400	530	5,1%	11.000	-600	-5%
3	B 437 OD Schwei West	5.600	1.210	21,6%	10.800	-5.200	-48%
4	B 437 OD Varel West	14.900	1.360	9,1%	17.800	-2.900	-16%
5	L 815 OD Westerstede-Hüllstede	15.300	560	3,7%	14.800	+500	+3%
6	L 819 OD Obenstrohe	<100	10	---	1.600	-1.600	-100%
7	L 824 OD Dringenburg	5.400	360	6,7%	4.800	+600	+13%
8	L 825 OD Lehmden	4.400	200	4,5%	900	+3.500	+389%
9	L 825 OD Wiefelstede	4.200	430	10,2%	7.500	-3.300	-44%
10	L 863 OD Neustadt-Colmar	5.400	430	8,0%	900	+4.500	+500%
11	K 102 OD Bockhorn	9.500	430	4,5%	9.300	+200	+2%
12	K 133 OD Rastede West	14.800	680	4,6%	15.200	-400	-3%

**Tabelle 8.6: Verkehrsbelastungen 2020 in den Ortsdurchfahrten im Planfall 3 im Vergleich zum Bezugsfall**

VQ-Nr.	Lage des Vergleichsquerschnitts	Planfall 3			Bezugsfall Kfz/24h	Differenz Planfall 3 - Bezugsfall	
		Kfz/24h	Lkw/24h	Lkw-Anteil		Kfz/24h	Prozent
1	B 211 OD Mittelort	200	10	5,0%	2.600	-2.400	-92%
2	B 437 OD Borgstede	10.700	450	4,2%	11.000	-300	-3%
3	B 437 OD Schwei West	7.800	1.300	16,7%	10.800	-3.000	-28%
4	B 437 OD Varel West	16.600	1.480	8,9%	17.800	-1.200	-7%
5	L 815 OD Westerstede-Hüllstede	14.800	800	5,4%	14.800	0	0%
6	L 819 OD Obenstrohe	400	20	5,0%	1.600	-1.200	-75%
7	L 824 OD Dringenburg	1.100	80	7,3%	4.800	-3.700	-77%
8	L 825 OD Lehmden	1.200	30	2,5%	900	+300	+33%
9	L 825 OD Wiefelstede	6.700	650	9,7%	7.500	-800	-11%
10	L 863 OD Neustadt-Colmar	2.400	50	2,1%	900	+1.500	+167%
11	K 102 OD Bockhorn	9.100	350	3,8%	9.300	-200	-2%
12	K 133 OD Rastede West	15.200	720	4,7%	15.200	0	0%

## Lärmsituation und Rückstausituationen in der Ortsdurchfahrt

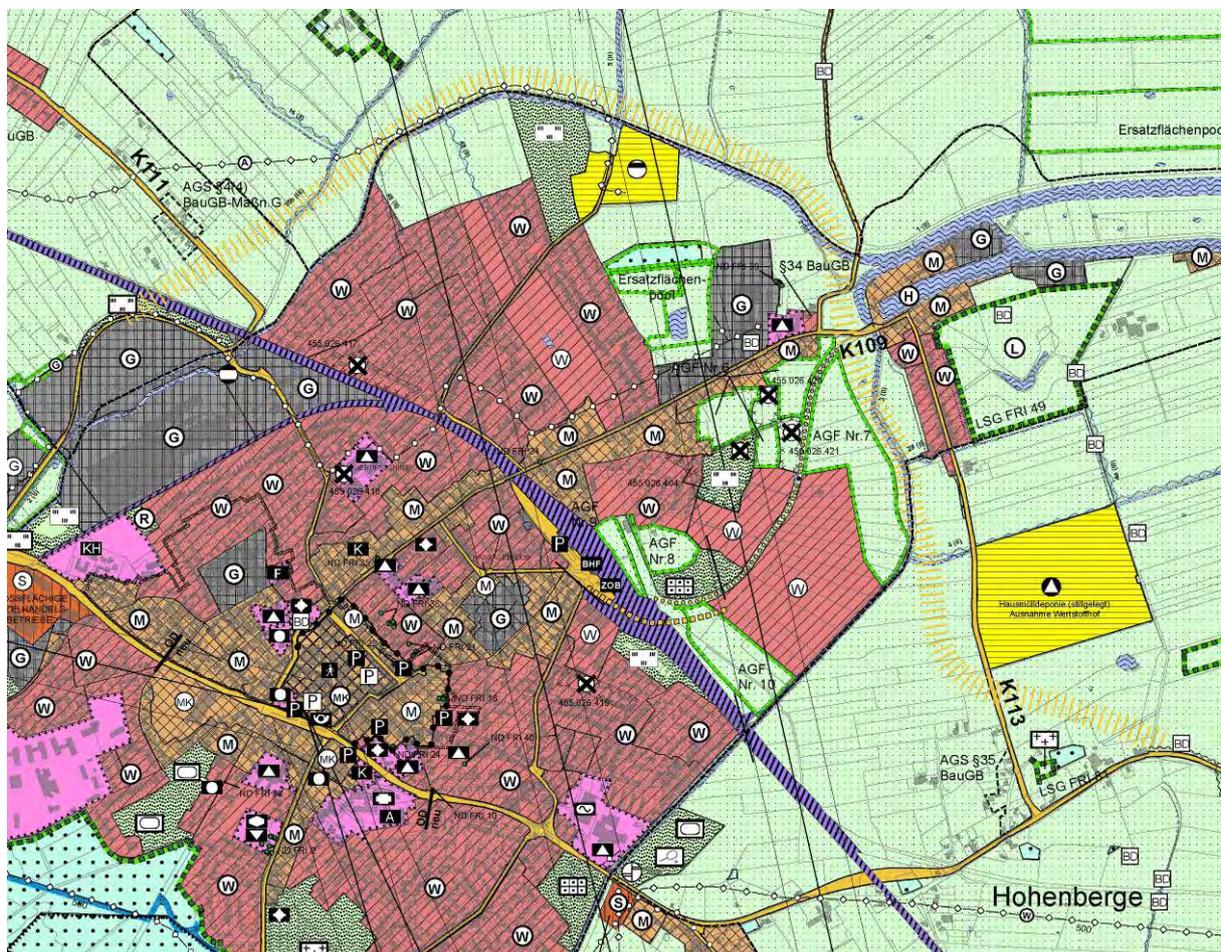
Bereits heute sind in dem am stärksten belasteten Teil der Ortsdurchfahrt erhebliche Rückstausituationen zu beobachten. Vor allem in Fahrtrichtung Westen verursachen Lkw-Pulks, die sich zwischen dem Wesertunnel und der Ortsdurchfahrt Varel gebildet haben und die auf dieser Strecke nicht von Pkw überholt werden konnten, Fahrzeugkolonnen, die an den lichtsignalisierten Knotenpunkten der Ortsdurchfahrt zu Überlastungserscheinungen und Rückstausituationen führen. In Verbindung mit den innerörtlichen Ziel- und Quellverkehren, die den überwiegenden Teil der Verkehre in der Ortsdurchfahrt verursachen, entsteht insbesondere in den Spitzenzeiten eine Situation, die von weiten Teilen der Bevölkerung als äußerst belastend wahrgenommen wird.

Nicht überraschend ist angesichts der beidseitig teilweise eng bebauten Ortsdurchfahrt, dass angesichts der Verkehrsmenge und der Stausituationen beachtliche Lärmemissionen auftreten. Auch wenn hierzu keine Untersuchungen vorliegen, ist zu erwarten, dass erhebliche Lärmbelastungen auf die angrenzende Wohnbevölkerung einwirken.

## Städtebauliche Erschließungsmöglichkeiten in der Ortsdurchfahrt

Bedingt durch die heute schon erhebliche Verkehrsbelastung ist auch die Anbindung neuer Zufahrten bzw. öffentlicher Straßen an die B 437 problematisch. Erst durch eine nennenswerte Reduzierung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt entsteht hier wieder der Spielraum, der die Realisierung weiterer innerstädtischer Projekte (z.B. Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen auf der innerstädtischen Einzelhandelspotenzialfläche, dem Postgelände) möglich macht. Die Stadt Varel ist also auf eine Reduzierung der Verkehrsmenge allein schon unter dem Gesichtspunkt der Aufrechterhaltung ihrer städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten dringend angewiesen.

### Auszug aus dem FNP der Stadt Varel



### **Erschwerung der Planung einer Ortsumgehung aufgrund der Auswirkungen aufgrund des Vogelschutzgebietes V 64**

Eine andere - eher langfristig zu betrachtende - Alternative zur Beseitigung der innerörtlichen Verkehrsproblematik ist die Möglichkeit einer Ortsumgehung. Seit den 1970er Jahren ist ein möglicher Suchraum für eine Umgehungsstrasse in Flächennutzungsplan der Stadt Varel eingetragen; allerdings nicht als konkrete Trassendarstellung sondern als Hinweis auf möglicherweise beabsichtigte Planungen.

Der Suchraum für die Ortsumgehung verläuft von der B 437 im Osten der Stadt ausgehend, im Nordosten um die Stadt herum, verbleibt dabei auf der Nordseite des Flusslaufs der Nordender Leke um dann im Nordwesten der Vareler Ortslage über die Helmut-Barthel-Straße wieder an die B 437 anzuknüpfen.

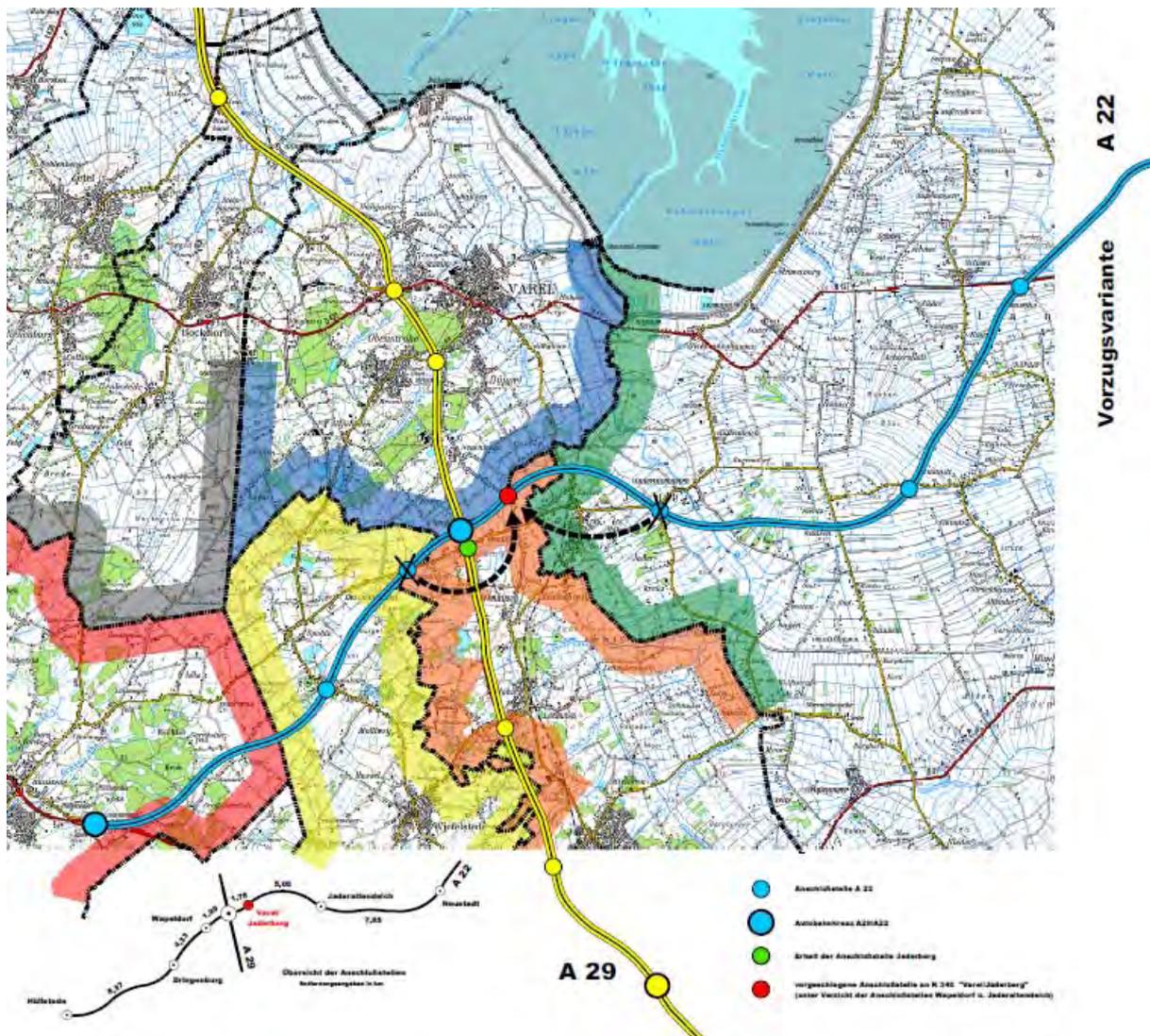
Die vom Land Niedersachsen in den Jahren 2006/2007 an die EU-Kommission gemeldeten Vogelschutzgebiete V 64 „Marschen am Jadebusen“ grenzen unmittelbar bis an die Nordseite der Nordender Leke. Trotz der seitens der Stadt Varel abgegebenen Hinweise auf die mögliche Einschränkung der Planungen für eine Ortsumgehung ist das Vogelschutzgebiet in der ursprünglich vorgeschlagenen Ausdehnung - bis an die Leke - gemeldet worden. Derzeit überführt der Landkreis Friesland das Vogelschutzgebiet durch die Festlegung eines Landschaftsschutzgebietes in nationales Recht.

Damit wird aber gleichzeitig die Realisierung einer Ortsumgehung nördlich des Flusslaufs der Leke erheblich erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. In der Stadt Varel wird also einerseits durch die Wahl einer entfernteren Trassenvariante West 3 der Küstenautobahn A 20 eine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrt verhindert, andererseits durch dieselbe Vogelschutzthematik der künftige Bau einer Ortsumgehung ggf. unterbunden.

### **Chancen für interkommunale Gewerbeentwicklung im Knotenpunkt Heubült bei Variante West 2 sowie Optimierung der BAB-Anschlussstellen**

Für den Fall der Ausführung der Vorzugsvariante West 2 sollte gemäß den Unterlagen zum ROV die Anschlussstelle Jaderberg im Verlauf der A 29 geschlossen und rückgebaut werden. Die Zufahrt zur dortigen Landesstraße L 820 (Spohler Straße) sollte über eine Anschlussstelle sichergestellt werden, die ca. 2 km weiter westlich liegt als die bisherige Abfahrt Jaderberg.

## Vorschlag der Stadt Varel zur Verlegung der geplanten Anschlussstelle im Zuge der Vorzugsvariante West 2



Die Anschlussstelle Jaderberg dient derzeit zur Erschließung des südlichen Stadtgebietes. Im Zuge des Antrags auf Linienbestimmung beim BMVBS, der noch die Variante West 2 zugrunde lag, wurde bereits eine neue Auf- und Abfahrt „Oldenburger Straße“ im Schnittpunkt der A 20 mit der K 340 beantragt. Dadurch ist eine optimale Erschließung des Stadtgebietes und auch des Flugzeugbaustandortes von Premium Aerotec gegeben.

Im Falle einer Realisierung der Variante West 3 würde diese Verbesserung ebenso entfallen wie bei einem Erhalt der Anschlussstelle Jaderberg.

Darüber hinaus bereitet die Stadt Varel in Abstimmung mit den Nachbarkommunen derzeit Planungen für ein bedeutendes interkommunales Gewerbe- und Industriegebiet im südlichen Bereich des Stadtgebietes vor. Die bisherigen Standortüberlegungen bauen wesentlich auf einer neuen Anschlussstelle Oldenburger Straße auf.

### Anbindungssituation PAG an die Kette der norddeutschen Standorte des Airbus-Verbundes

Schon sehr früh im Rahmen des Raumordnungsverfahrens wurden seitens der Unternehmensleitung des Werkes der Premium Aerotec GmbH (PAG) und der Stadt Varel darauf hingewiesen, dass die Wahl der Trassenvariante West 2 in Verbindung mit einer Optimierung der geplanten Autobahnabfahrt durch eine neue Abfahrt im Bereich der Schnittstelle A 20 mit der

Oldenburger Straße (K 340) zu einer wesentlichen Verbesserung der Erschließungssituation des Unternehmensstandortes führen würde. Insbesondere vor dem Hintergrund der Einbindung in den Verbund der norddeutschen Flugzeugbaustandorte des Airbuskonzerns und seiner Tochter Premium Aerotec ist dies von großer Bedeutung.

Derzeit erfolgt die An- und Ablieferung des Werkes über die Anschlussstelle Jaderberg bzw. die L 820. Jährlich sind dies nach Auskunft des Unternehmens ca. 13.000 Lkw. Hinzu kommt der gesamte Pkw-Verkehr der Mitarbeiter, die das Werk aus südlicher Richtung anfahren.

Auch für das Werk von PAG wäre eine Trassenvariante West 2 in Verbindung mit einer neuen Auf- und Abfahrt an der Oldenburger Straße eine erheblich verkehrsgünstigere und wirtschaftliche Lösung.

#### **4. Belange der Gemeinde Wiefelstede**

Die Gemeinde Wiefelstede sieht bei der Variante West 3 ihr „Sondergebiet Ferien- und Wochenendhaus“ „Seepark Lehe“ in Gefahr, das einen entsprechenden Schutzstandard für sich in Anspruch nehmen kann. Die Gemeinde hat für diesen Bereich den Bebauungsplan Nr. 18 „Wochenendhausgebiet Lehe“ aufgestellt. Die Trasse in der Variante West 3 würde recht nah an das Erholungsgebiet heranreichen und den Bestand aber auch Erweiterungen des Ferien- und Wochenendhausgebietes beeinträchtigen.

Zudem darf durch eine eventuell erforderlich werdende Trassenänderung die Anschlussstelle Dringenburg/Spohle nicht in Frage gestellt werden. Die Gemeinde Wiefelstede sieht im Vergleich der Varianten West 2 und West 3 im Einzelnen folgende kommunale Belange in Gefahr:

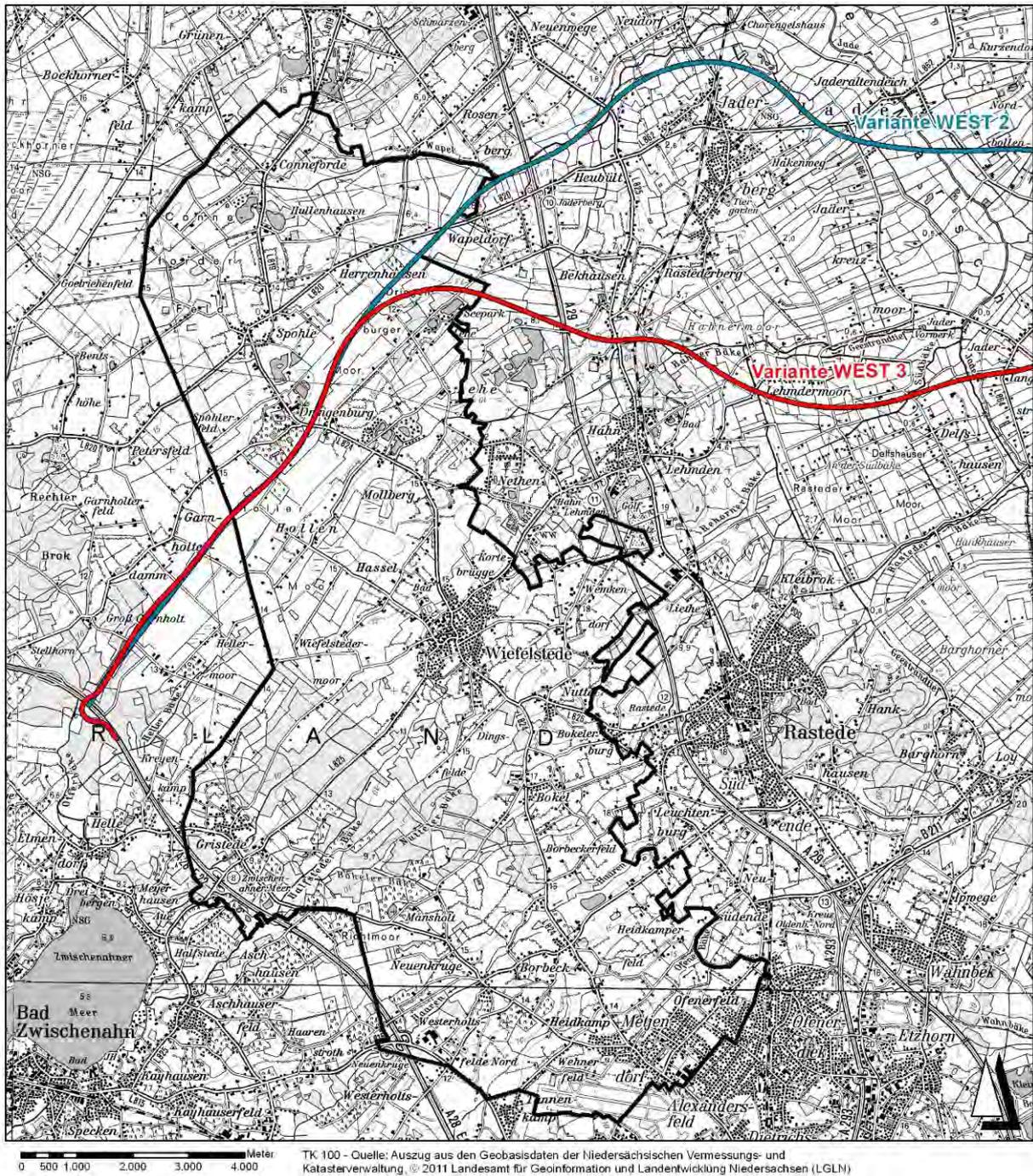
##### **a) Konkreter Trassenverlauf**

Nach dem gemeinsamen Verlauf der Trassenvarianten ab Beginn des Abschnittes 1 (optimierte Variante West 2, 3), trennt sich der Verlauf ca. 2 km nördlich der Anschlussstelle Dringenburg (siehe nachfolgende Abb.).

Variante West 2 verläuft weiter in Richtung Nordost und kreuzt die L 820 westlich von Wapeldorf. Ca. 0,5 km nördlich der bestehenden Anschlussstelle Jaderberg der BAB 29, auf Höhe der Gemeindegrenze der Gemeinde Rastede und der Stadt Varel, ist für diese Variante ein neues Autobahnkreuz geplant, welches die Anschlussstelle Jaderberg ersetzen würde. Im weiteren Verlauf beschreibt die Variante einen Bogen nördlich um den Siedlungsbereich von Jaderberg, südlich des EU-Vogelschutzgebietes „V 64 Marschen am Jadebusen“, durch das Gebiet „Südliche Jader Marsch“ (Einstufung als faktisches Vogelschutzgebiet) und trifft bei Neustadt (Gemeinde Ovelgönne) auf Variante West 3. Variante West 2 verläuft ca. 7,3 km auf Wiefelsteder Gemeindegebiet.

Variante West 3 verläuft relativ nahe nördlich der Erholungsgebiete „Seepark Lehe“ und „Nethener Seen“ und bildete ein Autobahnkreuz auf Höhe der bestehenden Straßenbrücke des Bekhausermoorwegs über die BAB 29. Der weitere Verlauf ist ca. 2 km nördlich von Hahn-Lehmden (Gemeinde Rastede) und südlich des Gebietes „Südliche Jader Marsch“, parallel der K 201 (Bollenhagener Straße, Südbollenhagen, Gemeinde Jade) bis zum gemeinsamen Trassenverlauf ab Neustadt. Variante West 3 verläuft auf Gemeindegebiet über ca. 6,5 km.

## Übersicht Trassenverläufe



## b) Betroffenheiten auf Wiefelsteder Gemeindegebiet

## (1) Naherholungsgebiet „Seepark Lehe“

Das Erholungsgebiet „Seepark Lehe“, das auch im Regionalen Raumordnungsprogramm (Landkreis Ammerland 1996) als Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft dargestellt ist, liegt innerhalb des 2000 m-Korridors und grenzt direkt südlich an die geplante Variante West 3 (siehe Karte weiter unten: „Darstellungen des FNP, der Raumordnung sowie der Belange von Natur und Landschaft“). Die Betroffenheit wäre vorrangig durch Lärm, visuelle Beeinträchtigungen und Luftverunreinigung aufgrund des Autobahnverkehrs gegeben.

Das Erholungsgebiet würde durch den Verlauf der Variante West 3 erheblich stärker beeinträchtigt als durch Variante West 2, da jene einen Abstand von knapp 1000 m zu dem Erholungsgebiet hält.<sup>21</sup>

## **(2) Schutzgebiete für Natur und Landschaft**

Im Bereich der zwei Trassenvarianten sind auf Wiefelsteder Gemeindegebiet außer des Wallheckenbestandes nördlich des Erholungsgebietes „Seepark Lehe“ keine Schutzgebiete für Natur und Landschaft betroffen. Die Wallhecken sind im Landschaftsrahmenplan<sup>22</sup> dargestellt und nach § 29 BNatSchG und § 22 NAGBNatSchG geschützt.

## **(3) Wohnnutzung im Außenbereich**

Im 1000 m-Korridor der Variante West 2 befinden sich auf dem Gemeindegebiet knapp zehn Gebäude bzw. Höfe mit Wohnnutzung, die an der Wapeldorfer und Rosenberger Straße liegen (ALK<sup>23</sup>- und Luftbildauswertung).

Innerhalb des 1000 m-Korridors der Variante West 3 liegen zwei Wohnhäuser an der Kreuzung Bekhauser/Dringenburger Straße und ein Teil der Ferienhäuser des Seeparks Lehe (ca. 15 Ferienhäuser).

Die durch beide Varianten betroffenen Wohnnutzungen wurden nicht mitgezählt.

## **c) Geplantes interkommunales Gewerbegebiet**

Auf dem Stadtgebiet von Varel und den Gemeindegebieten von Jade und Rastede wurde ein interkommunales Gewerbegebiet in Aussicht genommen. Die Erschließung ist bislang durch die Anschlussstelle Jaderberg der BAB 29 gesichert.

Im Falle der Realisierung von Variante West 2 würde die Anschlussstelle Jaderberg aufgrund des Autobahnkreuzes wegfallen und durch zwei neue Anschlussstellen ersetzt: IGC West südlich des Gewebestandortes Wiefelstede zur K 107 (Rosenberger Straße) und IGC Ost an der östlichen Grenze des Standortes Rastede zur L 825/ K 130. Mit dieser Variante wären alle Bereiche des interkommunalen Gewerbegebietes gut erschlossen und über eine Strecke von ca. 4 km verlief die Autobahn innerhalb von bzw. angrenzend an gewerbliche Nutzung. Insgesamt kann von einer wirtschaftsstrukturell besseren Erschließung durch diese Variante ausgegangen werden.

Die Gewerbestandorte wären bei Variante West 3 wie bisher über die Anschlussstelle Jaderberg angebunden und würden sich nicht mehr in unmittelbarer Nähe zur neuen Autobahn befinden.

## **d) Hinweise zur Optimierung der Variante West 3**

Mit dem Ziel einer geringeren Beeinträchtigung des Erholungsgebietes Seepark Lehe müsste der Trassenverlauf der Variante West 3 aus der Sicht der Gemeinde Wiefelstede in Richtung Norden verschoben werden. Dies ist jedoch nicht ohne die Überplanung von Wohnnutzung im Bereich Dringenburger Straße/Bekhauser Straße und eine höhere Belastung der Bauernschaft Wapeldorf (Gemeinde Rastede) möglich.

<sup>21</sup> Diese Ausführungen gelten ebenfalls für das Erholungsgebiet „Nethener Seen“ auf Rastede Gemeindegebiet (Vorranggebiet für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung).

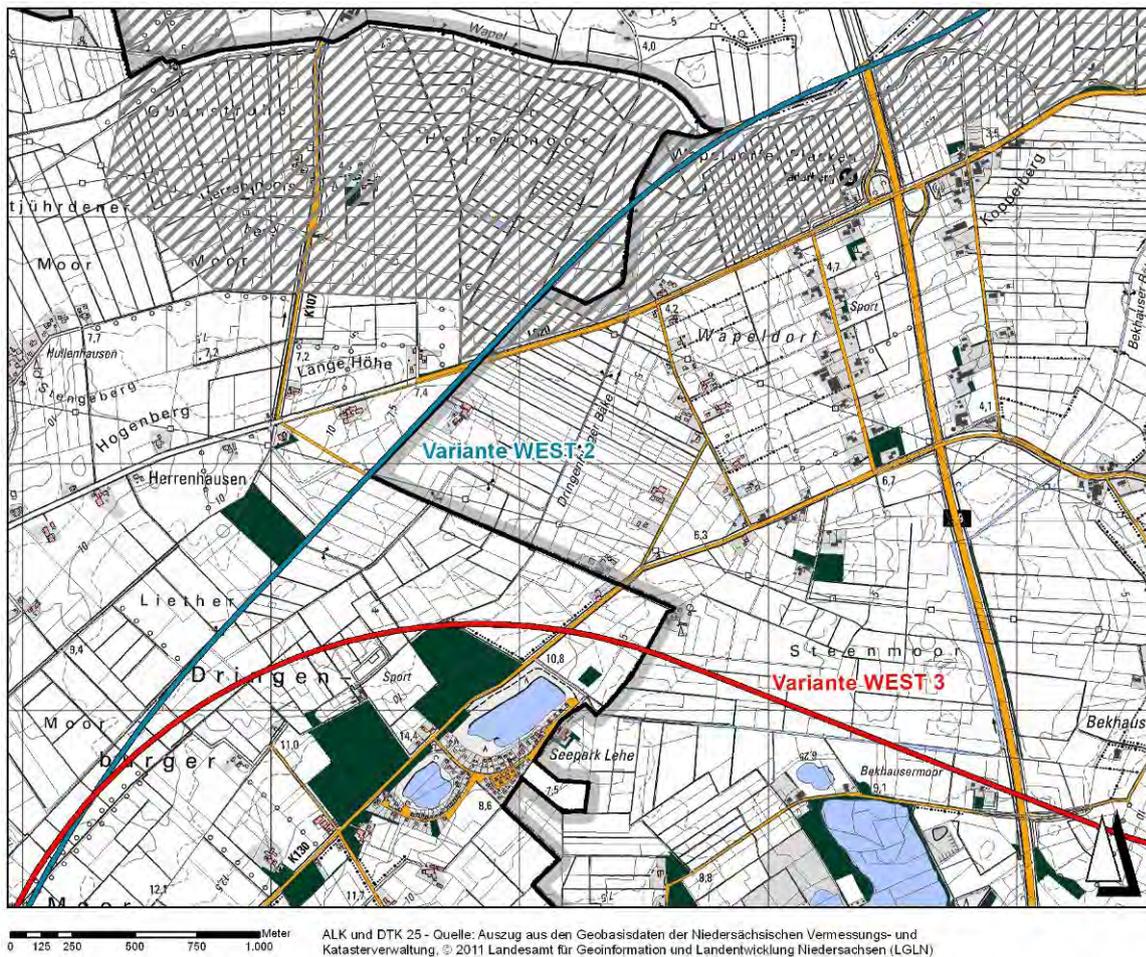
<sup>22</sup> Landschaftsrahmenplan Landkreis Ammerland (1995).

<sup>23</sup> Automatisierte Liegenschaftskarte.

Bei einer Entscheidung für diese Variante muss demnach entweder die erhebliche Beeinträchtigung für das Erholungsgebiet Seepark Lehe oder für die bestehende Wohnnutzung und die Siedlungslage Wapeldorf abgewogen werden (siehe folgende Abb.).

Die Gemeinde Wiefelstede spricht sich in Abwägung der dafür und dagegen sprechenden Gründe daher für Variante West 2 aus.

#### Details der Variantenverläufe innerhalb des Gemeindegebietes



### 5. Stellungnahmen der Landkreise

Die Landkreise Ammerland<sup>24</sup>, Friesland und Wesermarsch haben im Verfahren mehrfach eingehend Stellung genommen und die Variante West 2 favorisiert. Sie haben dabei gleichgerichtet mit den dargestellten gemeindlichen Stellungnahmen auf die Vorteile der Variante West 2 im Vergleich zur Variante West 3 hingewiesen. Zur Linienbestimmung der Trasse West 3 hat sich der Landkreis Ammerland für den Erhalt der Anschlussstelle „Jaderberg“ an der BAB A 29 ausgesprochen. Dies hat er vor allem auch mit der beabsichtigten Gewerbegebietsentwicklung im Bereich der bestehenden Anschlussstelle „Jaderberg“ im Landkreis Ammerland begründet. Schon im Jahre 2003 hatte der Landkreis Ammerland gemeinsam mit der Stadt Oldenburg, dem Landkreis Oldenburg, der Stadt Delmenhorst und dem Landkreis Wesermarsch ein kooperatives Gewerbeflächenentwicklungskonzept erarbeitet und aus-

<sup>24</sup> Vgl. etwa Schreiben vom 29.3.2006, 30.10.2006, 20.12.2007 und 28.5.2007.

schließlich im Bereich der Anschlussstelle „Jaderberg“ großflächiges Potenzial für eine eventuell sogar Gemeindegrenzen überschreitende Gewerbeflächenplanung verortet. Wenn ein Abstand zwischen der Auffahrt und dem Autobahnkreuz von mindestens 600 m bestehen müsse, dann könne die Trasse etwas weiter nach Norden an die Ortslage Rosenberg der Stadt Varel verlegt werden. Auf den Fortbestand der Anschlussstelle „Jaderberg“ dürfe jedenfalls nicht verzichtet werden.

## **X. Gewichtung von kommunalen Belangen und Naturschutzbelangen**

Die dargelegten Belange sind nicht von der Hand zu weisen, auch soweit es sich dabei teilweise über den engeren kommunalen Kompetenzbereich hinaus um Nachteile der Variante West 3 handelt, die vor allem durch die unmittelbare Einbindung des Autobahnvorhabens in die Umgebung ausgelöst sind und von den jeweils dadurch Betroffenen geltend gemacht werden können. Die geringere Entlastungswirkung der Autobahn für die Stadt Varel kommt hinzu.

Die vom BMVBS angenommene Unverträglichkeit der Variante West 2 könnte aber nur dann überwunden werden, wenn diese Belange so stark und überzeugend wären, dass sie einen unverträglichen Eingriff in das Vogelschutzgebiet rechtfertigen.

Mit der Variante West 3 steht eine Alternative zur Verfügung, die zu dem Vogelschutzgebiet „Marschen am Jadebusen“ eine erhebliche Entfernung hat. Unverträgliche Auswirkungen auf dieses Schutzgebiet sind nach fachlichem Erkenntnisstand auszuschließen. Bei dieser Betrachtung stünden sich eine unverträgliche (Variante West 2) und eine verträgliche Lösung (Variante West 3) gegenüber. Die von den Kommunen geltend gemachten Belange sind zwar bedeutsam, dürften aber nicht ein solches Gewicht haben, den aus naturschutzfachlicher Sicht bedeutsamen Eingriff in das Vogelschutzgebiet zu rechtfertigen.

Hinzu kommt, dass auch der Bereich „Südliche Jader Marsch“ aus avifaunistischer Sicht bedeutsam ist, wie sich aus dem Gutachten Dr. Kruckenberg ergibt. Eine Trassenführung in der Variante West 2 würde daher eine erhebliche Trennwirkung im Übergangsbereich zwischen diesen beiden Gebieten haben. Auch diese Beeinträchtigungen müssen, auch wenn das Gebiet „Südliche Jader Marsch“ nicht die Qualitäten und den Schutzstatus eines Vogelschutzgebietes hat, in die vergleichende Beurteilung einbezogen werden. Denn bei der Alternativenprüfung sind die jeweiligen Vor- und Nachteile der zu vergleichenden Lösungen nicht nur aus der Sicht des Vogel- und Habitatschutzes, sondern aus einer Gesamtsicht der jeweils positiv und negativ betroffenen Belange zu beurteilen. Dazu gehören nachteilig betroffene Naturschutzbelange auch außerhalb der Qualitäten eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung ebenso wie wirtschaftliche aber auch kommunale Belange. Würde an der Variante West 2 festgehalten, müssten mit den dargelegten kommunalen Belangen die in den beiden Gebieten betroffenen Naturschutzbelange sicher überwunden werden können. Daher ist die Variante West 2 mit erheblichen Risiken belastet, die sich bei der Variante West 3 in dieser Form nicht ergeben. Sollten die dargelegten kommunalen Belange nicht ausreichen, in dem Alternativenvergleich ein Festhalten an der Variante West 2 zu rechtfertigen, müsste im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerechnet werden, was zumindest mit einem erheblichen Zeitverzug verbunden wäre und zu einer Neuplanung führen müsste.

Die Beurteilungslage würde sich zu Gunsten der Variante West 3 noch weiter verschieben, wenn es gelingen würde, einen Teil der geltend gemachten kommunalen Belange auch bei der Verwirklichung der Variante West 3 zu berücksichtigen. Denn je mehr die kommunalen Belange zumindest teilweise auch bei dieser Variante berücksichtigt werden könnten, umso mehr wäre eine solche Trassenführung im Alternativenvergleich vorzugswürdig.

Die Lage würde sich übrigens im Ergebnis nicht anders darstellen, wenn für den Bereich „Südliche Jader Marsch“ die Qualitäten eines auszuweisenden Vogelschutzgebietes angenommen würden. Der Variante West 2 stünden dann wegen der von ihr ausgehenden Durchschneidungswirkungen zugleich weitere Naturschutzbelange von gemeinschaftlicher Bedeutung entgegen, womit sich die Überwindungslast der diese Variante rechtfertigenden Belange weiter steigern würde. Gerade aber eine Durchschneidung eines gedachten zusammenhängenden Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung ist nur bei besonders wichtigen Gemeinwohlgründen zu rechtfertigen – vor allem, wenn – wie hier – in der Variante West 3 eine Alternative zur Verfügung steht, die nicht mit vergleichbar gewichtigen Beeinträchtigungen für Habitat- und Vogelschutzbelange verbunden ist.

Es stünden sich bei einem unterstellten Ausweisungserfordernis auch des Bereichs „Südliche Jader Marsch“ mit den Varianten West 2 und West 3 eine aus naturschutzfachlicher Sicht unverträgliche und eine verträgliche Lösung gegenüber. Selbst wenn unterstellt würde, dass das Gebiet „Südliche Jader Marsch“ als europäisches Vogelschutzgebiet unter Natur- oder Landschaftsschutz gestellt werden müsste und die Variante West 3 ebenfalls unverträglich wäre, würde im Vergleich der beiden Alternativen die Variante West 3 deutlich besser abschneiden als die Variante West 2, die zu einer Durchschneidung des als einheitliches Vogelschutzgebiet gedachten Bereiches führen würde. Hinzu kommt, dass auch die Variante West 2 nicht konfliktfrei wäre, sondern vor allem im Trassenbereich und den unmittelbar angrenzenden Bereichen Betroffenheiten auslösen würde.

#### **XI. Kommunale Belange müssen bei den weiteren Planungen der Variante West 3 berücksichtigt werden**

Der vorgenannte Alternativenvergleich schlägt umso mehr zugunsten der Variante West 3 aus, je mehr es gelingt, die gegen diese Lösung sprechenden Belange in die weitere Planung des Vorhabens zu integrieren. Hierzu ergibt sich die Empfehlung, die aufgezeigten kommunalen Belange in das weitere Planverfahren einzubeziehen und ihnen in der weiteren Detailplanung aber auch ggf. in anderen Verfahren nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

gez. Bernhard Stür  
(Prof. Dr. Bernhard Stür)  
Rechtsanwalt