



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Zentrale Geschäftsbereiche - Kompetenzcenter
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

über

Niedersächsisches Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Referat 41
Friedrichswall 1
30159 Hannover

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5216
FAX +49 (0)228 99-300-5099

ref-stb21@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: A 33, nördlich Osnabrück (A 1) – OU Belm (A 33 /B 51n)
- RE-Vorentwurf -**

Bezug: Ihr Schreiben vom 31.01.2017, Az.: 22-2257/31231-A33
Aktenzeichen: StB 21/72131.9/0033-2812083
Datum: Bonn, 07.03.2018
Seite 1 von 6

Anbei gebe ich den RE-Vorentwurf für die o. g. Maßnahme zurück und erteile nach Maßgabe der nachfolgend genannten Anmerkungen und Berücksichtigung Ihrer Prüfanmerkungen den Gesehen-Vermerk.

Zu den Entwurfsunterlagen bemerke ich Folgendes:

Ingenieurbauwerke:

Der Entwurf wurde Ihrerseits eingehend geprüft und noch bestehende Konfliktpotentiale in einem Prüfvermerk (Az.: 22/31231-A33) vom 31.01.2017 sowie einer ergänzenden „Notiz“ (NLStBV 3257) mit der Prüfung der Straßenplanung hinsichtlich der Brückenbauwerke und Stützwände vom 06.12.2016 aufgezeigt.

Die Anmerkungen/Ergänzungen und Roteintragungen des Prüfvermerkes und seiner Anlagen sind vor Einreichung der Unterlagen zur Planfeststellung einzuarbeiten. Des Weiteren bitte ich um Vorlage einer synoptischen Abarbeitung der vorgenannten Anmerkungen.





Seite 2 von 6

Landschaftspflegerische Begleitplanung, FFH-Verträglichkeit und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag:

Die unter Berücksichtigung aller Abwägungskriterien (Raumordnung, Städtebau, Verkehr, Umwelt, Immissionen) linienbestimmte und dem Entwurf zugrunde liegende optimierte Vorzugsvariante IV ist – wie die übrigen Varianten einschließlich der entwickelten Varianten critical loads 1 und 2 sowie III – in natur- und artenschutzrechtlicher Hinsicht mit erheblichen Beeinträchtigungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild vor allem auf die vorhandenen FFH-Gebiete verbunden. Während die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 3614-332 „Kammolchbiotop Palsterkamp“ unter Berücksichtigung der geplanten Schadensbegrenzungsmaßnahmen voraussichtlich nicht erheblich beeinträchtigt werden, führt die optimierte Vorzugsvariante IV im FFH-Gebiet DE 3614-334 „Fledermauslebensraum Wiehengebirge“ trotz Vermeidungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu erheblichen unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele.

Ebenfalls sind mit der optimierten Projektvariante IV auch aus Sicht des Artenschutzes erhebliche Beeinträchtigungen verbunden.

Demzufolge ist hierfür eine Ausnahmeprüfung mit detaillierter und nachvollziehbarer Alternativenprüfung erforderlich. Im Rahmen der FFH- Verträglichkeits- bzw. Ausnahmeprüfung sowie des Artenschutzbeitrags kommt einer nachvollziehbaren Alternativenprüfung ein besonderer Stellenwert zu. Die Argumentation zugunsten der optimierten Vorzugsvariante IV insbesondere im Vergleich zu den Nachteilen der Varianten critical loads 1, critical loads 2 und Variante III aus Gründen Umwelt, Raumordnung, Städtebau, Artenschutz, Landschaftsbild und Mensch, ist umfassend rechtssicher aufzubereiten und darzulegen. Es muss verdeutlicht werden, dass keine zumutbaren Alternativen zur Vorzugsvariante bestehen. Hierzu ist es auch erforderlich, neben den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses die Nachteile und Unzumutbarkeit der untersuchten Varianten verkehrlich und schutzgutbezogen verbalargumentativ umfassend darzulegen. Es muss auch verdeutlicht werden, dass Kohärenzsicherungsmaßnahmen möglich sind.

Im Ausnahmeverfahren sind Maßnahmen zur Kohärenzsicherung vorgesehen, um für die beeinträchtigten Arten oder Lebensraumtypen einen Ausgleich zu schaffen; diese Maßnahmen müssen innerhalb von N2000 liegen oder einbezogen werden. Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen müssen über die ohnehin erforderlichen FFH-Gebietsmanagementmaßnahmen hinausgehen bzw. auf diese abgestimmt sein. Mögliche Kohärenzsicherungsmaßnahmen wurden auf dem o. g. Ortstermin vorgestellt.





Seite 3 von 6

Den geplanten Kohärenzsicherungsmaßnahmen stimme ich zu. Die Naturschutzbehörde ist zu beteiligen und die EU Kommission aufgrund der Ergebnisse der FFH-VP zu unterrichten.

Die Einholung einer Stellungnahme der Europäischen Kommission im Ausnahmeverfahren ist nur dann erforderlich, wenn prioritäre Arten / Lebensraumtypen betroffen sind und andere Gründe als die engen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (Gesundheit des Menschen, öffentliche Sicherheit, günstige Auswirkungen auf die Umwelt) vorliegen. Hierzu ist die Abstimmung mit Naturschutzbehörde erforderlich. Die Stellungnahme der KOM ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

Schriftverkehr mit der Europäischen Kommission (Unterrichtung und Stellungnahme) sind immer auf dem Dienstweg von der zuständigen Behörde über die oberste Landesstraßenbaubehörde und über das BMVI an das Bundesministerium für Umwelt, Natur-schutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) zu senden.

Im Zusammenhang mit den geplanten Fledermausbrücken ist auch die Mitführung von befahrbaren Wirtschafts- und Forstwegen geplant. Die geplante Mitführung von befahrbaren Wegen im Zuge von Faunapassagen und Heckenbrücken steht dem M AQ und der Zielsetzung von Tierquerungshilfen wegen möglicher nutzungsbedingter Kollisionsgefahr insbesondere für bodengebundene Tierarten und Fledermausarten grundsätzlich entgegen. Die Planungskonzeption ist mit den Aussagen des in Überarbeitung befindlichen M AQ in Einklang zu bringen. Ausnahmsweise können im Zuge bedeutender Fledermausflugrouten unbefestigte Wirtschaftswege aus Gründen der Kostenersparnis mitgeführt werden, wenn die tierökologische Funktionalität gewährleistet ist und jegliche Kollisionsgefahr ausgeschlossen werden kann. Die tierökologische Funktionalität der Tierquerungshilfen sowie der störungsfreie Verbund zu den benachbarten Lebensräumen müssen gewährleistet sein. Die Mitführung von Wegen auf den Tierquerungshilfen bitte ich demzufolge erneut zu überprüfen. Dabei sollte auch bedacht werden, dass die anfänglich nur für querende Fledermausarten geplanten Tierquerungsbauwerke auch von bodengebundenen Wildtierarten benutzt werden.

Unter Berücksichtigung obiger Anmerkungen bei der weiteren Planung stimme ich dem geplanten naturschutz- und artenschutzrechtlich erforderlichen Schutz-, Vermeidungs- bzw. Schadensbegrenzungsmaßnahmen, den vorgezogenen CEF-Maßnahmen sowie dem multifunktional abgeleiteten Kompensationskonzept vor dem Hintergrund der auf dem Ortstermin am 18.10.2017 dargelegten Bestands- bzw. Eingriffssituation zu.

Ich bitte dem BMVI Änderungen der natur- und artenschutzrechtlich begründeten Maßnahmenkonzeption frühzeitig mitzuteilen.





Seite 4 von 6

Des Weiteren bitte ich die obigen Anmerkungen sowie die getroffenen Vereinbarungen auf dem Ortstermin vom 18.10.2017 zu berücksichtigen.

Lärmschutz:

Im vorliegenden Lärmschutzkonzept des Neubauabschnitts der A 33 ist im Bereich einzelner betroffener Gebäude trotz erheblicher Betroffenheit kein aktiver Lärmschutz vorgesehen. In einigen Fällen (z. Bsp. Abschn. 9, 10) wird argumentiert, dass ein Lärmschutzwall wegen des geringen Abstandes nicht möglich ist und die Kosten für eine Lärmschutzwand unverhältnismäßig seien. Hinzu kommt, dass in diesen Bereichen angrenzend Irritationsschutzwände geplant sind. Die Grenzwerte werden zudem bis zu 12 dB(A) überschritten. Unter Berücksichtigung all dieser Umstände bitte ich, die Verhältnismäßigkeit nochmals zu prüfen und dabei in diesen Einzelfällen die Vorbelastung stärker zu würdigen.

Unter diesen Gesichtspunkten ist die Abwägung zum aktiven Lärmschutz auch für die Untersuchungsabschnitte 5, 13, 14, 15 und 16 zu überprüfen.

Weiterhin wäre zu prüfen:

- zum Schutz des Abschnittes 22 eine Verlängerung der Wand LA 11.3 nach Norden.
- weiterer aktiver Lärmschutz für den Abschnitt 24.

Querschnitt:

Zur Einhaltung der Haltesichtweiten werden im Planungsbereich streckenweise Mittelstreifenaufweitungen auf eine Breite von bis zu 6,00 m vorgesehen. Des Weiteren werden zusätzlich Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Nässe erforderlich. Bei einer größtenteils augenscheinlichen gestreckten Linienführung sind die geplanten Mittelstreifenaufweitungen in Teilbereichen nicht nachvollziehbar. Vor dem Hintergrund, dass sich bei der Querschnittswahl aufgrund des empfindlichen Planungsraumes zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme anstatt eines RQ 31 auf einen RQ 28 verständigt wurde, bitte ich die Erfordernis der geplanten Mittelstreifenaufweitungen zu prüfen.

Knotenpunkte:

Die Rampe Dortmund-Bielefeld im AD A 1 / A 33 soll in Anlehnung an den Forschungsbericht (Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik) Heft 1085 zur Thematik „Neue Erkenntnisse zu den Einsatz-





Seite 5 von 6

bereichen und zum Entwurf von Rampen gemäß den RAA“ als Q 1-Querschnitt mit einem zusätzlichen Seitenstreifen geführt werden. Die Anlage eines zusätzlichen Seitenstreifens ist in Abhängigkeit mit der Größe des Radius der Rampe zu betrachten und sollte bei Radien kleiner 150 m ggf. in Erwägung gezogen werden. Die Erfordernis eines zusätzlichen Seitenstreifens bei dem hier anstehenden Radius von 250 m wird von hier aus nicht gesehen. Ich bitte den Querschnitt der Rampe sowie die Ein- und Ausfahrtbereiche gemäß RAA entsprechend anzupassen.

Umstufung der B 68:

Mit Verkehrsfreigabe der A 33 und dem damit verbundenen Lückenschluss des Autobahnringes (A 1, A 30, A 33) um Osnabrück verliert die B 68 im Bereich zwischen der A 1 und der A 30 nach den mir hierzu vorliegenden Unterlagen ihre Funktion als Straße des weiträumigen Verkehrs. Die B 68 wäre demnach in die sich nach Landesrecht ergebene Straßenklasse abzustufen.

Eine abschließende Entscheidung über eine Abstufung der B 68 und der damit verbundenen künftigen Netzgestaltung im Raum Osnabrück halte ich mir bis zur Fertigstellung der Zielnetzprognose noch offen. Der Umstufungsplan (Unterlage 12) ist daher vom Gesehenvermerk ausgenommen.

Planungsgrundlage:

Ich bitte der weiteren Planung das aktuelle technische Regelwerk wie auch einen fortgeschriebenen Prognosehorizont der Verkehrsmengen zugrunde zu legen.

Straßen- und Wegenetz / Kostenbeteiligung Dritter:

Sind vorhandene Straßen oder Wege zu ändern (z. B. Verlegung, Über- oder Unterführung), so hat deren Baulastträger oder Eigentümer nur Anspruch darauf, dass der ursprüngliche oder ein gleichwertiger Zustand hinsichtlich Abmessung und Beschaffenheit wiederhergestellt wird. Die Kosten für Maßnahmen, die darüber hinausgehen, hat der jeweilige Träger der Baulast, bei Privatwegen der Eigentümer zu tragen. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen. Nur die zur Erschließung der Grundstücke erforderlichen Wege können zu Lasten des Bundes hergestellt werden.

Leitungen:

Bei meiner Zustimmung gehe ich davon aus, dass Leitungsverlegungen nur im notwendigen Umfang durchgeführt werden. Bei den not-





Seite 6 von 6

wendigen Leitungsanpassungsarbeiten sind im Rahmen der Ausführungsplanung und vor Durchführung der Baumaßnahmen in jedem Einzelfall die bestehenden Rechtsverhältnisse im Hinblick auf Folgekostenregelungen zu prüfen.

Für die Fälle, in denen kein spezieller Nutzungsvertrag für die Ver- und Entsorgungsleitungen mit dem Grundstückseigentümer bzw. keine dingliche Sicherung der Leitung besteht, ist vom Vorliegen eines Miet- oder Leihvertrages auszugehen (BGH, Urteil vom 20.02.1992, VkB1. 1992, 361; BGH, Urteil vom 17.03.1994, VkB1. 1994, 497) mit der Folge, dass die Versorgungsunternehmen die Folgekosten ganz oder teilweise zu tragen haben.

Das Veranlassungsprinzip ist als allgemeine Rechtsgrundlage für eine Kostenerstattung nicht anerkannt. Es gilt nur, soweit es in der gesetzlichen Regelung konkret zum Ausdruck gebracht ist (BGH, Urteil vom 17.03.1994, a. a. O.).

Die Folgekosten bei der Änderung von Telekommunikationslinien ergeben sich aus § 72 des Telekommunikationsgesetzes (TKG).

Die Richtlinien für die Benutzung der Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes - Nutzungsrichtlinien 2018 - (ARS Nr. 2/2018 vom 15.01.2018) bitte ich zu beachten.

Kostenmanagement und weiteres Verfahren:

Gemäß RE 2012 mit Bezug auf Ziffer 22 (4) der Planfeststellungsrichtlinien 2007 weise ich darauf hin, dass für wesentliche Kostenänderungen, die sich im Rahmen der weiteren Planung und im Planfeststellungsverfahren bei Planungs- und etwaigen Kostenteilungsänderungen ergeben, vor der Genehmigung oder Feststellung des Plans der Gesehenvermerk des BMVI einzuholen ist.

Ich bitte, im Rahmen der weiteren Planung und späteren Baudurchführung alle Kostenreduzierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Ich gehe davon aus, dass der Bund nicht zu Kosten herangezogen wird, zu deren Tragung er rechtlich nicht verpflichtet ist.

Im Auftrag

Michael Herborn

Anlage: RE-Vorentwurf (4 Ordner)

