

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
2.	<b>1. Verfahrensrecht</b>	
3.	<b>1.1 TöB-Beteiligung</b>	
4.	Anpassung Grundeigentümerin	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.
5.	Anpassung des Regelungsverzeichnisses	Die Anpassungen des Regelungsverzeichnisses und die diesbezügliche Konkretisierung des Leitungsbestandes werden übernommen.
6.	<b>1.2 Vollständigkeit / Aktualität der Planunterlagen</b>	
7.	Unterlage 18.2.7 fehlt	Die Unterlage 18.2.7 ("Bemessung offenes Gerinne nach RAS-Ew") wird nachgereicht. Die entsprechenden Berechnungen sind bereits erfolgt. Die erforderlichen Nachweise sind erfüllt.
8.	Verkehrsdaten für die schalltechnischen Berechnungen wurden nicht ausgelegt	Alle für das Planfeststellungsverfahren relevanten Unterlagen waren Bestandteil der Auslegung. Für eine Einsichtnahme in die bereits ausgelegten Planunterlagen und die weiter vorgelegten Materialbände kann ein persönlicher Termin mit der Vorhabenträgerin vereinbart werden. Eine Aktenversendung muss im laufenden Verfahren ausgeschlossen werden. Hierfür wird um Verständnis gebeten.
9.	es haben nicht alle entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen zur Einsicht für die Öffentlichkeit ausgelegt	In einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren müssen nicht sämtliche im Erläuterungsbericht erwähnten Gutachten und Abwägungsunterlagen vollständig ausgelegt werden, sondern nur diejenigen, die für die Anstoßwirkung erforderlich sind, sowie die wichtigsten entscheidungserheblichen Unterlagen, insbesondere über die Umweltauswirkungen des Vorhabens. Alle für das Planfeststellungsverfahren relevanten Unterlagen waren Bestandteil der Auslegung.
10.	Zusendung aller faunistischen Grundlagendaten	Alle für das Planfeststellungsverfahren relevanten Unterlagen waren Bestandteil der Auslegung. Für eine Einsichtnahme in die bereits ausgelegten Planunterlagen und die weiter vorgelegten Materialbände kann ein persönlicher Termin mit der Vorhabenträgerin vereinbart werden. Eine Aktenversendung muss im laufenden Verfahren ausgeschlossen werden. Hierfür wird um Verständnis gebeten.
11.	die den umweltfachlichen Prüfungen zugrunde gelegten Daten sind veraltet	Die von den Landesforsten sowie im Auftrag der UNB durchgeführten Erfassungen der Lebensraumtypen sind die offizielle Datengrundlage für die Berichtspflichten gemäß Art. 11FFH-RL und die Managementplanung. Diese sind daher auch der FFH-VP zu Grunde zu legen. Die i. A der UNB erhobenen Daten umfassen dabei ebenfalls Waldbereiche. Die Daten sind hinreichend aktuell bzw. wurden auf relevante Änderungen überprüft. Sie unterliegen zudem der Kontrolle durch die zuständigen Fachbehörden, welche aufgrund dieser Erfassungen ihre Managementpläne erstellen. Insoweit ist von der Richtigkeit der Erfassungen auszugehen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass bei Waldlebensraumtypen soweit keine forstlichen Eingriffe erfolgen auch keine kurzfristigen Veränderungen der Lebensraumtypenzuordnung eintreten. Das überwiegend Fichtenforste betroffen sind kann insoweit sachgerecht den vorliegenden Bilanzierungen der FFH-VP und den zugehörigen Kartendarstellungen entnommen werden. Eine Aktualisierung der Fledermauserfassungen wurde durchgeführt und in die Deckblattunterlagen integriert.
12.	Daten zur Bestandssituation der Arten im FFH-Gebiet sind veraltet	Die Amphibienerfassungen genügen den fachlichen Standards wie sie in den Empfehlungen für Straßenbauvorhaben Albrecht et al 2014 festgelegt sind. Für das Gebiet wurde in 2019 noch einmal eine Erfassung der Amphibien durchgeführt, welche noch ausgewertet und nachträglich in die Unterlagen integriert wird. Für das FFH-Gebiet gelangen in den trassennahen Gewässern wie schon 2012/2013 trotz Einsatz von Trichterfallen keine Nachweise von Kammmolchen.
13.	Untersuchungen zu Fledermausvorkommen sind ebenfalls nicht hinreichend aktuell	Da sich Waldbestände i.d.R. nur langsam verändern und Fledermäuse ihr traditionelles Raumnutzungsverhalten lange beibehalten kommt den Fledermausergebnissen eine längere Geltungsdauer zu. Da das Wiehengebirge im gewissen Umfang auch von Beeinträchtigungen aufgrund der letzten Trockenjahre betroffen ist und sich hierdurch kleinflächig Waldstrukturen verändert haben. wird das Erfordernis Kontrolluntersuchungen der Fledermauserfassungen vorzunehmen noch einmal geprüft.
14.	12. Änderung des FNP, B-Plan Icker Nr. 8 nicht berücksichtigt	Der B-Plan Icker Nr. 8 wurde bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt. Es fehlt lediglich die Darstellung in der Übersichtskarte.
15.	<b>1.3 Stellungnahme EU-Kommission</b>	Die Einholung der Stellungnahme wurde durch die Planfeststellungsbehörde im Dezember 2020 über den vorgegebenen Dienstweg verlasst. Für die Erörterung ist das Vorliegen der Stellungnahme der Kommission formell-rechtlich nicht zwingend notwendig.
16.	<b>2. Vorgängige Planungsstufen</b>	
17.	<b>Raumordnung</b>  <i>Vorhaben berücksichtigt die raumordnerischen Belange nicht ausreichend</i>	Die betrachtete Vorzugsvariante war Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens in dem geprüft wurde, inwieweit sie mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar ist. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sie unter Berücksichtigung verschiedener Maßgaben mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist.  Im Übrigen wurde das Vorhaben soweit unter Abwägung aller Belange möglich umweltschonend und landschaftsangepasst trassiert.
18.	<b>3. Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	
19.	<b>3.1 - Mensch/ menschliche Gesundheit</b> <i>Schutzgüter Mensch/Erholung und Mensch/Wohnen wurde nicht ausreichend berücksichtigt</i>	Die Erholungsaspekte sind über das Schutzgut Landschaftsbild / Erholung mit abgedeckt. In der Bilanz wurde aufgezeigt, dass es durch Überbauung, visuelle Veränderungen und Verlärmung zu großflächigen Beeinträchtigungen von Landschaftsräumen mittlerer bis sehr hoher Bedeutung in einer Größenordnung von knapp 230 ha kommt. Das der Bereich das letzte Erholungsgebiet der Region ist, ist unzutreffend, wie sich mit einem Blick in das derzeit gültige regionale Raumordnungsprogramm (RROP) 2004 mit den beiden Teilfortschreibungen von 2010 und 2013 leicht erkennen lässt, welches diverse weitere Vorrang- und Vorsorgegebiete für die Erholung ausweist. Die geplante Trasse verläuft zudem zu großen Teilen nicht durch derartige Gebiete.
20.	<b>3.2 - Boden</b>	Die Beurteilung des Schutzgutes Boden erfolgte auf der Basis von Bodenfunktionen. Im Vordergrund der Betrachtung standen dabei zunächst die Anforderungen der Eingriffsregelung wie sie durch NLWKN und NLStBV 2006 für den Straßenbau konkretisiert wurden.  Danach sind folgende Böden mit besonderer Bedeutung besonders zu berücksichtigen:  • Böden mit besonderen Standorteigenschaften für die Biotopentwicklung / Extremstandorte (Biotopentwicklungspotenzial),  • naturnahe Böden (z. B. alte Waldstandorte),

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		<p>• seltene bzw. kultur- oder naturhistorisch bedeutsame Böden (Archiv der natur- und Kulturgeschichte).</p> <p>Die zusätzlich genannten Funktionen (Wasserspeichervermögen, Grundwasserneubildung) wurden im Zusammenhang mit dem Schutzgut Wasser betrachtet.</p> <p>Die Betroffenheit der o.g. Böden besonderer Bedeutung hat erhöhte Kompensationsanforderungen zur Folge. Hier zusätzlich die Böden hoher natürlicher Ertragsfähigkeit mit aufzunehmen kann nicht im Interesse der Landwirtschaft sein, da ein erhöhter Kompensationsbedarf für die Beanspruchung derartiger Flächen voraussichtlich auch den Kompensationsbedarf auf Landwirtschaftsflächen erhöhen würde.</p> <p>Sinnvoll wäre die Betrachtung der Ertragsfähigkeit ggf. unter Vermeidungsgesichtspunkten. Im vorliegenden Fall ergeben sich für die Trassenführung aber bereits durch die Siedlungsstruktur und Schutzgebiete derartig viele Zwangspunkte dass dieser Aspekt nicht zu Optimierungen führt. Bei der Auswahl von Kompensationsflächen wurde die Ertragsfähigkeit mitberücksichtigt.</p> <p>Hinsichtlich der Datengrundlagen wurde im Untersuchungsgebiet neben der Bodenübersichtskarte (BÜK 50) auch die für den Untersuchungsraum vorliegende Bodenkarte (BK 25) berücksichtigt. Für die Planfeststellung liegt damit eine ausreichend konkrete Datengrundlage vor. Weitergehende Bodenuntersuchungen erfolgen zur Ausführungsplanung.</p>
21.	<b>4. Planrechtfertigung</b>	
22.	<b>4.1 Zweifel an gesetzlicher Bedarfsfeststellung</b>	
23.	<p><b>4.1.1 - Kosten-Nutzen-Verhältnis (Bedarfseinstufung)</b></p> <p><i>Nutzen-Kosten-Rechnung ist falsch, eine aktuelle detaillierte Analyse ist nicht vorgelegt worden</i></p>	<p>Die A 33 Nord im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingestellt. Es besteht somit ein Planungsrecht sowie eine Planungspflicht. Der Bedarfsplan des Bundes legt gesetzlich den verkehrlichen Bedarf für ein bestimmtes Fernstraßenprojekt fest.</p> <p>Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben entsprechen der fachplanerischen Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG und sind erforderlich (vgl. § 1 Abs. 2 FStrAbG). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund umfangreicher Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Hierzu zählen unter anderen die Verkehrswirksamkeit und die raumstrukturelle Wirksamkeit der Maßnahme sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).</p> <p>Der Bedarfsplan wird zudem in regelmäßigen Abständen durch das BMVI überprüft und gegebenenfalls durch Gesetz angepasst (vgl. § 4 Satz 2 FStrAbG). Eine weitergehende eigenständige Prüfung der Planrechtfertigung bedarf es daher von Rechts wegen nicht.</p>
24.	<i>Auswirkungen der Kostenverdopplung auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis</i>	<p>Die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans erfolgt im Abstand von 5 Jahren. Der derzeit gültige Bedarfsplan wurde im Jahr 2016 beschlossen, somit steht eine Überprüfung bzw. Aktualisierung in nächster Zeit an.</p> <p>Es wird auf die lfd. Nr. T04.02 / T05.02 dieser Stellungnahme verwiesen.</p>
25.	<b>4.1.2 - Kritik der Planungsziele</b>	<p>Die Baumaßnahme ist im derzeit gültigen Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Somit sind die zu erwartenden Kosten im Bundeshaushalt veranschlagt und werden den Erfordernissen entsprechend zweckgebunden verwendet.</p>
26.	<i>Das Ziel, ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz vorhalten zu können, steht nicht unmittelbar im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen</i>	<p>Grundsätzlich ist nicht in Frage zu stellen, dass eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auch der Gesundheit des Menschen dient. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und die Erreichbarkeit peripher Räume sind zudem öffentliche Interessen sozialer oder wirtschaftlicher Art.</p>
27.	<p><b>4.1.2.1 Alternativen prüfen wie z.B. Ausbau des Bahn- und ÖPNV Netzes</b></p> <p><i>Es sollen weitere Alternativen zur Autobahn berücksichtigt werden.</i></p> <p><i>Güterverkehr muss auf die Schiene</i></p> <p><i>Reaktivierung vorh. Eisenbahninfrastruktur, Intelligentes P&amp;R-System, Ausbau der Fahrradinfrastruktur etc.</i></p> <p><i>Es sollen klimafreundliche Alternativen geplant werden.</i></p>	<p>Die Entscheidung darüber, wie das in der Bundesrepublik Deutschland anfallende Verkehrsaufkommen bewältigt und auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser etc.) umgelegt wird, obliegt ausschließlich den parlamentarischen Gremien.</p> <p>„Die Bundesregierung ist nach dem Grundgesetz verantwortlich für Bau und Erhaltung der Bundesverkehrswege (Bundesschiene: Art. 87e GG, Bundeswasserstraßen: Art. 89 Abs. 2 GG, Bundesfernstraßen: Art. 90 GG). Grundlage für die Erhaltung, Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind die Bundesverkehrswegepläne (BVWP). Ein Bundesverkehrswegeplan wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. Er enthält alle beabsichtigten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte sowie den Erhaltungsbedarf. [...]</p> <p>Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bewertet der Bund, ob ein erwogenes Projekt gesamtwirtschaftlich sinnvoll und notwendig ist. Der Aus- und Neubaubedarf wird auf Basis des in Verkehrsprognosen vorhergesagten Verkehrsaufkommens ermittelt.</p> <p>Der BVWP bildet die Grundlage für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Ausbaugesetze für Bundesschiene und Bundesfernstraßen mit den zugehörigen Bedarfsplänen. Der Deutsche Bundestag beschließt über die Aufnahme der Projekte des BVWP und eventuell weiterer Projekte in die Bedarfspläne der Ausbaugesetze. Damit ist der Bedarf für die ausgewählten Projekte gesetzlich festgelegt.“ (Quelle: BMDV).</p>
28.	<p><b>4.2 Nullplusvariante</b></p> <p><i>Verkehrliche Engpässe lassen sich weit unter dem Niveau eines Autobahnneubaus zufriedenstellend lösen.</i></p> <p><i>Ausbau und Verbesserung bereits vorh. Autobahnen und Straßen</i></p>	<p>Für den Bau der A33-Nord sind im Vorfeld der Planung Verkehrsuntersuchungen durchgeführt worden, die zu dem Ergebnis kommen, dass aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Steigerung der Verkehrsbelastungen der Neubau dringend erforderlich ist.</p> <p>Durch die vorgesehene Streckencharakteristik werden die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit und auch die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sowohl in Osnabrück als auch auf der A30 erheblich gesteigert. Die Verkehrsqualität wird zudem für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert.</p> <p>Der Ausbau des vorh. Straßennetzes ist aus technischer und verkehrsplanerischer Sicht keine realisierbare Alternative.</p>
29.	<b>4.3 alle entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen sind auszulegen;</b>	<p>Alle für das Planfeststellungsverfahren relevanten Unterlagen waren Bestandteil der Auslegung.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
	<i>genannte Unterlagen waren nicht Gegenstand der öff. Auslegung</i>	
30.	<b>4.4 Begründung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses mit Hinblick auf die Klimaziele, Verkehrswende sowie Kostensteigerungen und NKV</b>	Der Bau der A33-Nord ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im „Vordringlichen Bedarf“ ausgewiesen.  Der Gesetzgeber hat aufgrund umfangreicher Untersuchungen und eingehender Analysen sowie nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange die Aufnahme der A33-Nord in den Bedarfsplan bestimmt. Die Feststellung des Bedarfs ist gemäß § 1 (2) des Gesetzes über den Ausbau der Bundesstraßen für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.
31.	<b>5. Verkehrsprognose, Strukturdaten, Verkehrsuntersuchung</b>	
32.	<b>5.1 Die Verkehrsprognose wird angezweifelt, (teilw. Verweis auf Ausführungen von Prof. Deiters)</b>	Der Einwand zur Methodik der Verkehrsprognose kann so allgemein formuliert nicht nachvollzogen werden. Die Methodik der Verkehrsprognose wurde im Bericht ausreichend erläutert. Diese basiert auf fachlich anerkannten Methoden.
33.	<i>Prognoseplanfallnetz 2030 beinhaltet alle Vorhaben des vordringlichen Bedarfs und zum Teil Vorhaben nach dem aktuellen Bedarfsplan</i>	Die Verkehrsprognose wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik erstellt. Für alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs gibt es eine gesetzliche Verpflichtung diese zu berücksichtigen. Im Vorfeld wurde die Variante ausreichend behandelt.
34.	<i>Verkehrsmengen aus den nicht aktuellen Straßenverkehrszählungen sind veraltet</i>	In der Verkehrsprognose des Feststellungsentwurf wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung von 2015 berücksichtigt.
35.	<i>Aktualisierung der Verkehrserhebung ist trotz erheblichen Zeitablaufs und Änderung der Umstände nicht erfolgt</i>	In der Verkehrsprognose des Feststellungsentwurf wurden die zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung von 2015 berücksichtigt. Das BMDV lässt derzeit eine Verkehrsprognose zur Überprüfung des Bedarfsplans erstellen.
36.	<b>5.2 Verkehr auf L109</b>	Die Modellberechnungen haben ergeben, dass sich mehr Verkehr von der L 109 verlagert, als zusätzlicher Verkehr hinzukommt. Insgesamt resultiert somit eine Reduzierung der Verkehrsmengen auf der L 109. Das Ergebnis dieser Berechnungen ist aus folgenden Gründen plausibel.  Die Anschlussstelle an der L 109 in Icker wird künftig von Verkehrsteilnehmern aus den Ortsteilen Belm-Icker und teilweise aus Wallenhorst-Rulle genutzt werden. Insbesondere für Fahrtbeziehungen Richtung A 1 Norden und A33 Süden sowie A 30 Osten. Verkehre in/aus Richtung Wallenhorst und B 68, die derzeit die L 109 nutzen und Ziele über das Autobahnnetz in südöstlicher und östlicher Richtung anfahren (z.B. Bielefeld oder Hannover), wird mit der A33 Nord das neue AD A 1 / A33 Nord genutzt.  Laut Verkehrsuntersuchung wird die L109 zwischen Rulle und Icker in der Prognose 2030 nach dem Bau der A33-Nord im Vergleich zum Netzfall 0+ um etwa 2900 Kfz/24 h entlastet. Damit verbessert sich die Situation für den landwirtschaftlichen Verkehr. Zwischen Icker und der K342 ist die Verkehrsbelastung gemäß Prognose 2030 nach dem Bau der A33-Nord mit 4.100 Kfz/24h im Vergleich zum Netzfall 0+ mit 4.200 Kfz/24h minimal geringer.
37.	<b>5.3 Die Verkehrsprognose berücksichtigt die Pandemie und damit den Rückgang der Arbeitswege nicht.</b>	Dies konnte zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung und der Prognosen nicht berücksichtigt sein. Die konkreten Auswirkungen aufgrund veränderter Arbeitsformen sind auch jetzt noch nicht belastbar quantifizierbar. Den dargestellten Reduzierungen stehen auch zusätzlich zu erwartende Verkehre wie z.B. weiterer Anstieg der Lieferfahrten durch Online-Handel gegenüber.
38.	<b>5.4 Neue Straßen produzieren mehr Verkehr</b>  <i>Induzierter Verkehr</i>	Der Verkehr auf der A33 Nord ist überwiegend auf Verkehrsverlagerungen zurückzuführen. Der angesprochene induzierte Verkehr ist in den allgemeinen Ansätzen der BVWP enthalten.  Die Baumaßnahme ist im Bedarfsplan (BPL) für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Der Aufnahme des vorliegenden Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt auch eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In diese Bewertung fließen u. a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG., Prognose der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit, Belange der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein.
39.	<i>Auswirkungen werden nur für den Fall betrachtet, dass weitere Vorhaben des vordringlichen Bedarfs umgesetzt werden</i>	Für das Planfeststellungsverfahren ist der sechsstreifige Ausbau der A 30 als Maßnahme mit vordringlichem Bedarf aus dem Bundesverkehrswegeplan als indisponible Maßnahme anzusehen.
40.	<b>6. Konkurrierende Fachplanungen</b>	
41.	<b>6.1 Ausbau der A30 muss berücksichtigt werden und ist ausreichend</b>	In der Unterlage 21.1.1 „Variantenbetrachtung werden die einzelnen Alternativen und Varianten ausführlich beschrieben und bewertet. Im ROV wurden vom Vorhabenträger der sechsstreifige Ausbau der A 30 sowie eine Nord-Ost-Umfahrung der A 33 als Alternativen zum geplanten Neubau der A 33 geprüft. Während der sechsstreifige Ausbau der A 30 nicht geeignet ist, das verkehrliche Ziel eines Neubaus der A 33 Nord zwischen der A 1 und der A 33 zu erreichen, wird die Nord-Ost-Alternative aus den in Kap. 2.5 erläuterten verkehrswirtschaftlichen und gebietsschutzrechtlichen Gründen als unzumutbar bewertet. Mit der Wiederaufnahme der A 33 in den BVWP 2030 wurde durch das BMVI festgestellt, dass durch die Nord-Ost-Alternative und den sechsstreifigen Ausbau der A 30 im Teilabschnitt AK OS-Süd bis AK Lotte „die verkehrlichen Bedürfnisse durch beide Alternativen nicht bedient werden können.“
42.	<b>6.2 Installation einer Verkehrslenkung bereits auf der Autobahn</b>	Eine Verkehrsbeeinflussungsanlage kann sinnvoll sein. Hierbei müsste die A30 im Bereich von Osnabrück und die A 33 im weiteren Verlauf berücksichtigt werden. Die Entscheidung über den Einsatz einer Verkehrsbeeinflussungsanlage kann im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nicht abschließend behandelt werden, jedoch wird der Vorhabenträger die Möglichkeit des Einsatzes im weiteren Verfahren prüfen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
43.	<b>7. Kommunalhoheitliche Belange Planungshoheit, Entwicklung des Gemeindegebietes, Ortsbild</b>	
44.	<i>Gemeindliche Entwicklung ist beeinträchtigt  Einschränkung der gemeindlichen Planungshoheit</i>	Die genannten Aspekte und die Bauleitplanung der Gemeinde sind in der Variantenuntersuchung berücksichtigt worden. Die Gemeinde hat mit ihrer Bauleitplanung auf eine Straßenplanung Rücksicht zu nehmen, wenn die Straßenplanung hinreichend verfestigt ist. Die Gemeinde hat die landesplanerisch festgestellte Trasse der A33 Nord in ihren Flächennutzungsplan aufgenommen. Umgekehrt ist aber auch die kommunale Bauleitplanung im Rahmen der zeitlich nachfolgenden Fachplanung bei hinreichender Verfestigung zu berücksichtigen. Durch diesen Grundsatz wird eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungsträger bei konkurrierenden Planungsvorstellungen sichergestellt.
45.	<i>Vorhaben greift unzulässig in gemeindliche Finanzplanung ein</i>	Die Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22.1) gibt keine Anhaltspunkte für steigende Verkehrsmengen im gemeindlichen Straßen- und Wegenetz. Durch das Vorhaben kommt es hingegen zu einer Bündelung der Verkehre auf der Bundesautobahn und zu erheblichen Entlastungen im nachgeordneten Verkehrsnetz. Besonders deutlich zeigen sich diese Entlastungen im klassifizierten Straßennetz bei der L109, L87 und B218. Daher ist nicht nachvollziehbar, wieso bei den hierarchisch nachgeordneten gemeindlichen Wegen Verkehrszunahmen befürchtet werden.  Gesetzliche Regelungen über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen sind in den Straßen-Kreuzungsrichtlinien (StraKR) geregelt. Die Regelungen umfassen auch mögliche Mehrunterhaltungskosten aufwendungen durch hinzukommende Straßen.  Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz wurde untersucht und als Unterlage 17.1.4 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Der in Folge einer Straßenbaumaßnahme ausgehende Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen ist zu berücksichtigen, ist die Zunahme des Emissionspegel größer als 0,2 dB(A), wurden für diese Bereiche weitere Untersuchungen durchgeführt.  Der Streckenabschnitt im Ortsteil Belm weist durch die A33-Nord eine Verkehrszunahme < 5% auf, der Emissionspegel ändert sich dadurch um $\leq 0,2\text{dB(A)}$ . Diese unerhebliche Änderung ist nicht näher zu untersuchen.
46.	<i>vorfahrtsberechtigter Verlauf des Radschnellweges im Bereich der Weberstraße und westlich der A33</i>	Es finden bereits Abstimmungsgespräche bzgl. des Radschnellweges Osnabrück-Belm statt.
47.	<i>Straßenverkehrsbehörde für den Bereich der Gemeinde Belm hat keine Anmerkungen</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
48.	<i>Weitere Beteiligung am Verfahren</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und eine weitere Beteiligung im Verfahren zugesichert.
49.	<b>8. Varianten (Trassierung)</b>	
50.	<b>8.1 Var III</b>	Wie in den Unterlagen dargelegt erfüllt der 6-streifiger Ausbau der A 30 nicht die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele. Die südlich verlaufende Variante III wurde als Alternative umfassend beurteilt ist aber als unzumutbar anzusehen, da sie die erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht vermeidet bzw. nur in vergleichsweise geringen Umfang gegenüber der Variante IV reduziert, dafür aber deutlich größere Beeinträchtigungen für das Schutzgut Mensch verursacht.
51.	<b>8.2 Forderungen der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge sind einzuhalten</b>	Die RABS wurden bei der Planung berücksichtigt.
52.	<b>8.3 Vorzüge des Trassenverlaufs werden sicher nicht erreicht</b>	Die A33 bildet entsprechend ihrer Netzfunktion die großräumige Nord-Süd-Verbindung zwischen der A1 im Norden und der A44 im Süden und verbindet so die Metropolregionen Nordwest, Mitteldeutschland und Frankfurt-Rhein-Main. Des Weiteren werden durch die A33 Nord besonders die Ortsdurchfahrten Icker, Rulle und Venne wirksam entlastet. Außerdem können durch einen geschlossenen Autobahnring um das Oberzentrum Osnabrück die Verkehrsströme insbesondere bei Störungen wie z.B. Unfällen oder Baustellen deutlich besser gelenkt werden.
53.	<b>8.4 Varianten- bzw. Alternativenbetrachtung ist fehlerhaft</b>	Die Variantenuntersuchung entspricht den gesetzlichen und planerischen Vorgaben. Zur Bewertung und Abwägung der Alternativen zum Vorhaben wurden Untersuchungen in verkehrlicher, straßenbautechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht sowie die Prüfung der Umweltverträglichkeit vorgenommen. Dabei hat sich die gewählte Ausbauvariante als die ausgewogenste erwiesen. Alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planung geführt.
54.	<i>Gemessen an diesem Maßstab ist die von der Planfeststellungsbehörde hier vorgenommene Alternativenprüfung unzureichend</i>	Die nachfolgend dargestellten Trassenvarianten wurden aufgrund ihrer offensichtlichen Nachteile bereits in den Untersuchungen zum ROV sowie im Zuge der Linienbestimmung ausgeschieden. Die Gründe für die jeweiligen Ausschlüsse haben auch vor dem Hintergrund der inzwischen auf Ebene des Genehmigungsverfahrens vorliegenden vertieften Untersuchungen und Erkenntnisse zur FFH-Verträglichkeit der Vorzugstrasse weiterhin Bestand. Eine nochmalige Betrachtung war daher nicht erforderlich.
55.	<b>9. Ingenieurbauwerke und Anschlüsse, Nebenanlagen (technische Varianten), Entwurfparameter</b>	
56.	<b>9.1 Querschnittsgestaltung</b>	
57.	<i>Umgestaltung des Kreisstraßenabschnittes im Zuge der K 316, K 342 bedarf noch einer Vereinbarung über die monetären Unterhaltungsmehraufwendungen</i>	Die Vorhabenträgerin wird sich bezüglich einer Vereinbarung mit dem zuständigen Fachdienst in Verbindung setzen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
58.	<p>Bei der Umpflasterung von Ein- und Ausläufen ist aus unterhaltungstechnischen Gründen statt Wasserbaugestein Betonrechteckpflaster auf Betonbettung einzubauen</p> <p>als Landschaftsrasen ist eine standortgerechte und artenreiche Saatgutmischung für Straßenräume vorzusehen</p> <p>Busbord soll mindestens 9,00 m betragen</p> <p>Regelungsverzeichnis Nr. 1.30, 1.31, 1.32, 1.33, 1.35, 1.38, 1.39, 1.40 obliegt der Gemeinde Belm</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.</p> <p>Das Regelungsverzeichnis wird angepasst.</p>
59.	<p><b>9.2 Brückenbauwerke</b> Einstufung der Brückenbauwerke nach MLC</p>	Die Einstufung der Brückenbauwerke nach Lastenklassen (MLC) wird dem Logistikzentrum der Bundeswehr übermittelt.
60.	<b>9.3 Verbindung zwischen dem westlichem und östlichem Schinkelberg erforderlich</b>	Die Möglichkeit einer zusätzlichen Rad-/Fußwegeüberführung wird geprüft.
61.	<b>9.4 Holtstraße wird abgekoppelt</b>	Die Holtstraße wird auf einer Länge von 475m parallel zur A 33 zum Eschkötterweg geführt und quert hier die A33 (siehe Regelungsverzeichnis Nr. 1.64). Eine Unterquerung der A33 im bisherigen Verlauf ist durch die zu geringe Dammlage der A33 nicht möglich. Zur Gewährleistung der Lichten Höhe wäre eine Absenkung der Holtstraße erforderlich. Die hätte einen Eingriff in die TWSZ II zur Folge. Vor diesem Hintergrund wird der entstehende Umweg als vertretbar erachtet. Die Erreichbarkeit der Wald- und landwirtschaftlichen Nutzflächen ist sichergestellt.
62.	<b>9.5 Fernwanderweg Wittekindsfeld ist betroffen</b>	Es ist richtig, dass der Fernwanderweg von der Planung betroffen ist. Die in Rede gestellte Querung der A33 wird mit dem Neubau des Bw 03Ü (Überführung Kohkamp) hergestellt. Der Trassenverlauf des "Wittekindsweges", als Teil des Europäischen Fernwanderweges E11 muss nicht verändert werden.
63.	<i>Wanderwege sind betroffen</i>	Die genannten Wanderwege queren die A 33 im Bereich des Überführungsbauwerkes Nr. 3. Die genannten Beeinträchtigungen sind aufgrund der Lage des Wanderwegs zur A 33 nicht nachvollziehbar.
64.	<i>Wanderwege sind betroffen</i>	Die Wanderwege Wittekindsweg, Hünenweg, sowie der Rundwanderweg „TERRA.track Ruller Bruch“ queren die A 33 im Bereich des Überführungsbauwerkes Nr. 3. Die genannten Beeinträchtigungen sind aufgrund der Lage des Wanderwegs zur A 33 nicht nachvollziehbar.
65.	<b>9.6 Osnabrücker Ringweg, Mühlenweg und Radrundroute Hufeisen würden Ihren Nutzungs- und Erholungswert einbüßen</b>	<p>Der Osnabrücker Ringweg verläuft im Planungsbereich vom KP Haster Str/Power Weg nach Süden/Südosten in Richtung Kuhlmann und von da über die Heinrichstraße/Weberstr. nach Belm. Zukünftig ist eine Wegweisung entlang des Power Weges und nachfolgend über den neu errichteten Verbindungsweg zur Heinrichstraße/Weberstr. denkbar.</p> <p>Der Mühlenweg ist im Planungsbereich identisch mit dem Osnabrücker Ringweg.</p> <p>Die Radrundroute "Hufeisen" quert im Zuge der Verbindungsstraße "Hinter dem Felde" die Trasse der A33. Die Querung wird zukünftig als Bw 16Ü vorgesehen.</p>
66.	<b>9.7 Einhausung der A33 bzw. als Tunnel in offener Bauweise ist zu prüfen</b>	In Bezug auf den Lärmschutz gibt es gesetzliche Vorgaben, die einzuhalten sind. Im Zuge der lärmtechnischen Untersuchung ergibt sich keine Notwendigkeit eines Tunnels bzw. einer Einhausung.
67.	<b>10. Natur und Landschaft</b>	
68.	<p><b>10.1 - Eingriffsregelung</b> <b>10.1.1 - Eingriff</b></p>	<p>Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die vor dem Hintergrund der gesetzlichen Anforderungen so weit wie möglich vermieden oder entsprechend ausgeglichen werden.</p> <p>Das Vorhaben dient der Allgemeinheit. Eine generelle Abwägung zur Erforderlichkeit erfolgte mit dem gesetzlichen Auftrag aus dem Fernstraßenausbaugesetz.</p> <p>Bei der Verwirklichung eines solchen Projektes ist ein Flächenverbrauch unumgänglich.</p> <p>Bei dem vorliegenden Vorhaben wurde ein besonderes Augenmerk auf den schonenden Verbrauch von land- und forstwirtschaftlichen Flächen gelegt. Dies erfolgte durch den Einsatz multifunktionaler Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der verstärkten Nutzung von Flächenpools.</p>
69.	<i>Neubau der Straße liegt bis auf wenige Meter im Süden komplett im Naturpark</i>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung und damit auch des Naturparks sind unstrittig und werden in den vorliegenden Unterlagen ausführlich dargelegt und berücksichtigt. Sie waren auch bereits Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.
70.	<p><i>Alternativen: Ausbau bestehender Verkehrswege oder der Bau eines Tunnels</i></p> <p><i>Flächenpool Kohkamp wurde nicht berücksichtigt</i></p>	<p>Die zumutbaren und mit den Erhaltungszielen des Vorhabens unter Berücksichtigung von Abstrichen zu vereinbarenden Alternativen wurden untersucht.</p> <p>Der Flächenpool Kohkamp ist von dem Vorhaben nicht unmittelbar betroffen. Die von der Trasse ausgehenden Stickstoffdepositionen wurden generell in Bezug auf die derzeit vorhandenen Biotop- und Nutzungsstrukturen berücksichtigt.</p>
71.	<i>Keine landeseigenen Naturschutzflächen betroffen</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
72.	<b>10.1.1.1 - Tiere und Pflanzen</b>	
73.	<i>Um Windwurf, Sonnenbrand und sonst. negative Randeffekte zu vermeiden, sind die Waldränder auf einer Flächentiefe von 10 m mit Laubbäumen zu unterpflanzen</i>	<p>Gemäß Maßnahmenblatt Nr. 3.15 A/V<sub>FFH</sub> wird der verbleibende Waldbestand im Zuge des Waldanschnitts im Bereich des Baufeldes stabilisiert. Hierbei sollen durch stufige Anpflanzungen mit Kern-, Mantel- und Saumzone die Waldränder aus standorttypischen Gehölzen entwickelt werden.</p> <p>Zusätzlich soll gemäß Maßnahme Nr. 2.16 VFFH der an das Baufeld anschließende Waldbestand in einer Tiefe von 10 m dicht unterpflanzt werden.</p> <p>Berechtigte Entschädigungsansprüche werden im Rahmen eines der Planfeststellung nachgeordneten Verfahrens geregelt.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
	<i>oder einen neuen Waldmantel aus unterschiedlich hochwachsenden Straucharten zu entwickeln.</i>	
74.	<i>Charakteristische Pflanzenarten wurden nicht näher als Erhaltungsziele untersucht</i>	Die charakteristischen Pflanzenarten werden ausreichend über die Lebensraumtypen repräsentiert. Eine separate Berücksichtigung erbrächte keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn hinsichtlich der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen.
75.	<i>Fossilien und Mineralien können freigelegt und beeinträchtigt werden</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
76.	<i>Umfang der avifaunistischen Untersuchungen sind nicht ausreichend</i>	Entsprechend den rechtlichen Vorgaben wurden sämtliche Vogelarten hinsichtlich ihrer artenschutzrechtlichen Betroffenheiten berücksichtigt. Dabei wurden Vogelarten welche besonders gefährdet und daher für den Erhalt der Biodiversität im Untersuchungsraum auch von besonderer Bedeutung sind mit größerer Detailtiefe betrachtet, als Arten welche weit verbreitet sind, eine hohe Anpassungsfähigkeit aufweisen und bereits gut über die Biotopstrukturen mit abgedeckt sind.  Letztere wurden zusammengefasst in Gilden betrachtet. Auch für diese Gilden wurden die Beeinträchtigungen ermittelt und vollständig kompensiert.
77.	<i>Beeinträchtigung der Wildtiere wurde nicht ausreichend ermittelt und bewertet</i>	Eine Abfrage zu Wildwechsellandschaften und Wildeinstandsgebieten erfolgte zu Anfang der Planungen bei der Jägerschaft. Danach sind die Aussagen aus dem Raumordnungsverfahren nach wie vor zutreffend, wonach die Haupteinstandsgebiete für Damm- und Rehwild im Bereich des Wiehengebirges und für Schwarzwild in den Waldbereichen Ruller Bruch und nördlich von Icker liegen. Wichtige Wechselbeziehungen bleiben durch die Grünbrücken im Bereich des Wiehengebirges sowie die weiträumige Überbrückung der Ruller Flut erhalten.
78.	<i>Eine Bewertung, was die geplante Autobahntrasse für die einzelnen LRT bedeutet, fehlt  Stickstoffeinträge in LRT oder gesetzlich geschützte Biotope wurden nicht betrachtet</i>	Die Betroffenheiten von Biotoptypen sind den Bestands- und Konfliktkarten sowie den Bilanztabellen im LBP (Kap 5.2.1) eindeutig zu entnehmen. Hier ist auch dargelegt, dass verkehrsbedingte Stickstoffeinträge in die Lebensraumtypen oder gesetzlich geschützte Biotope außerhalb der FFH-Gebiete berücksichtigt wurden. Auch Kap. 7.7.1 des LBP ist zu entnehmen, dass Beeinträchtigungen der LRT außerhalb der FFH-Gebiete vollumfänglich berücksichtigt wurden.
79.	<i>Auch Beeinträchtigungen außerhalb des FFH-Gebiets können zu einer Erheblichkeit der Beeinträchtigungen führen, wenn Habitats oder Strukturen betroffen sind, die maßgeblich für den günstigen Erhaltungszustand der LRT oder Arten innerhalb des FFH-Gebiets sind</i>	Inwieweit für die Erhaltungsziele relevanten Funktionsbeziehungen über das Gebiet hinaus vorliegen (bspw. beim Großen Mausohr oder dem Kammmolch), wurde im erforderlichen Umfang geprüft und berücksichtigt.
80.	<b>10.1.1.2 - Landschaft, Landschaftsbild</b>	Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholung sind in Kap. 5.2.6 des LBP ausführlich dargelegt und bilanziert. Der Unterlage 9.5 ist zu entnehmen, dass das Landschaftsbild durch geeignete Maßnahmen landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet wird. Relevant sind diesbezüglich insbesondere die trassennahen Maßnahmen zur Eingrünung des Vorhabens sowie auch diverse trassenferne Maßnahmen, welche multifunktional zugleich zur Aufwertung des Landschaftsbildes beitragen. Aspekte der Kulturlandschaft wurden bei der Bewertung des Landschaftsbildes entsprechend Köhler u. Preis 2000 mitberücksichtigt.  Die Zerschneidung von Wander- und Radwanderwegen ist begrenzt auf die Bauphase (baubedingte Beeinträchtigung), da die von der Trasse gequerten Wegeverbindungen durch Über- oder Unterführungen wiederhergestellt werden. Das vorhandene Wegenetz kann somit auch zukünftig ohne Umwege genutzt werden.
81.	<i>erheblicher Eingriff in das Schutzgut Landschaft  es ist fraglich, ob beim Eingriff in das Landschaftsbild eine pauschale Festlegung auf 500m Betrachtung ausreicht</i>	Dass die Anlage einen erheblichen Eingriff in das Schutzgut Landschaft und das Landschaftsbild darstellt sowie die Erholungsnutzung beeinträchtigt ist unstrittig und in den Planfeststellungsunterlagen auch entsprechend dargestellt. Der Ansatz von 500 m entspricht den Hinweisen zur Umsetzung der RLBP in Niedersachsen und ist der zumeist in Gleichlage (+/- 1m) bzw. Einschnittslage verlaufenden Trassenführung angemessen. Selbst im Bereich der Gewässerquerungen von Ruller Flut und Niederrieler Bach bleiben die Brückenbauwerke und unmittelbar angrenzenden Dammbauwerke im Bereich unter 5 m. Visuelle Wirkungen über einen Bereich von 500 m hinaus als erhebliche Landschaftsbildbeeinträchtigung zu werten ist angesichts der Höhenlage der Trasse nicht angemessen.
82.	<b>10.1.1.3 – Boden</b>	Mögliche Beeinträchtigungen des Bodens und der weiteren Schutzgüter des UVPG werden in den Antragsunterlagen ausführlich behandelt. Durch die Maßnahmen 1.1 V und 1.2 V in Unterlage 9.4 werden Regelungen zur Vermeidung und Behebung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt.
83.	<i>BÜK25 ist kein geeignetes Mittel zur Beurteilung der Böden, Bodenfunktionsbewertung mit bodenkundlicher Kartierung und anschl. Bodenkundlicher Baubegleitung wird gefordert</i>	Für die Bearbeitung des LBP wird die Verwendung flächendeckend vorhandener Bodendaten als ausreichend erachtet. Dies entspricht der üblichen Praxis und wurde auch im Scopingtermin so abgestimmt. Mit der Bodenkarte 1 : 25.000 liegt eine relativ genaue Datengrundlage für das Untersuchungsgebiet vor. Das LBEG als Fachbehörde für den Bodenschutz empfiehlt sogar die Verwendung kleinmaßstäbigerer Karten wie die BÜK 1 : 50.000. Angesichts der Größe des Untersuchungsgebietes des LBP sind bodenkundliche Kartierungen für die Zwecke der Eingriffsbeurteilung kaum zumutbar und auch nicht zielführend, da die einzelnen punktförmigen Bodendaten kaum sinnvoll in die Fläche übertragen werden können. Eine für die Bauleitplanung entwickelte und auf Flächen von 25 ha Größe erprobte Methode, lässt sich nicht ohne weiteres auf ein über 1000 ha großes Untersuchungsgebiet übertragen. Unabhängig davon werden zur Ausführungsplanung detailliertere Baugrunduntersuchungen vor Ort vorgenommen. Die Notwendigkeit eine bodenkundlichen Baubegleitung zur Ausführungsplanung wird geprüft.
84.	<i>Bodenfunktionsbewertung mit bodenkundlicher Kartierung und anschl. Bodenkundlicher Baubegleitung wird gefordert</i>	Aussagen zur Bodenverdichtung werden noch ergänzt. Inwieweit zur Umsetzungsphase eine bodenkundlichen Baubegleitung gemäß DIN 19639 für die Gesamtfläche oder aber besonders sensible Teilbereiche vorzusehen ist wird noch geprüft.
85.	<i>BK50 anstatt BÜK50 als Kartengrundlage</i>	Als Grundlage für die Beurteilung des Schutzgutes Boden wurden die zum Zeitpunkt der Bearbeitung vorliegende BÜK 50 und insbesondere die für das Untersuchungsgebiet vorliegende BK 25 verwendet, welche eine genauere Datengrundlage darstellt als die BK 50. Ein Abgleich mit den schutzwürdigen Böden der BK 50 ergibt keine relevanten Unterschiede in Bezug auf die Betroffenheit schutzwürdiger Böden.
86.	<i>Verdichtungsempfindlichkeit zur Umsetzung bodenschutzrelevanter Maßnahmen ist von besonderer Relevanz</i>	Hinweise zur Verdichtungsempfindlichkeit können im Zusammenhang mit der zur Berücksichtigung aktueller Faunadaten erforderlichen Überarbeitung der Unterlagen mit aufgenommen werden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Eine Betrachtung der Empfindlichkeit gegenüber Erosion bringt für das vorliegende Vorhaben keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, da es keinen dauerhaften Einfluss auf das Erosionsgeschehen hat.
87.	<i>es soll ein Bodenschutzkonzept erstellt werden</i>	Geeignete Maßnahmen zur Kompensation verbleibender Bodenfunktionsbeeinträchtigungen wie insbesondere Entsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen der Nutzungsextensivierung und der Wiedervernässung werden in ausreichendem Umfang vorgesehen. Die Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung der Bodeninanspruchnahme insgesamt sowie insbesondere von Böden mit besonderer Schutzwürdigkeit wurden geprüft und soweit in der Abwägung mit anderen Belangen möglich berücksichtigt.
88.	<i>nach rechtlichen und fachlichen Vorgaben Verwertung von Überschussmassen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
89.	<i>Möglichst keine Inanspruchnahme von Böden mit besonderer Erfüllung der Archivfunktion</i>	Geeignete Maßnahmen zur Kompensation verbleibender Bodenfunktionsbeeinträchtigungen wie insbesondere Entsiegelungsmaßnahmen, Maßnahmen der Nutzungsextensivierung und der Wiedervernässung werden in ausreichendem Umfang vorgesehen. Die Möglichkeiten zur Vermeidung und Minimierung der Bodeninanspruchnahme insgesamt sowie insbesondere von Böden mit besonderer Schutzwürdigkeit wurden geprüft und soweit in der Abwägung mit anderen Belangen möglich berücksichtigt.
90.	<i>bodenkundliche Baubegleitung und Bodenschutzkonzept</i>	<p>Aufgabenschwerpunkt des Bodenschutzkonzeptes zur Genehmigungsplanung ist es gemäß DIN 19639 auf der Grundlage der Schutzwürdigkeiten und Empfindlichkeiten der Böden die vorhabenbezogenen Auswirkungen auf den Boden zu ermitteln und die erforderlichen Maßnahmen zum baubegleitenden Bodenschutz, insbesondere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, festzulegen. Diese Aufgabe kann der LBP mit den vorhandenen Datengrundlagen überwiegend erfüllen. Wie vorstehend dargestellt ist noch eine Ergänzung zur Verdichtungsempfindlichkeit der Böden vorgesehen. Die Aussagen zu bodenkundlichen Vermeidungsmaßnahmen in den Maßnahmenblättern 1.1 V und 1.2 V werden entsprechend konkretisiert. Inwieweit flächendeckend oder in Teilbereichen eine bodenkundliche Baubegleitung zur Ausführungsplanung vorgesehen wird, wird noch geprüft. Eine bodenkundlich-landwirtschaftliche Beweissicherung sieht die DIN 19639 nicht vor.</p> <p>Unklar ist wie der Begriff der Kompensationsmaßnahme in der Einwendung verstanden wird. Soweit hier Eingriffs- und Ausgleichsmaßnahmen der Eingriffsregelung gemeint sind, ist der Vorschlag eine neue Fläche landwirtschaftlich nutzbar zu machen nur vorstellbar, wenn es sich um derzeit intensiv genutzte, bspw. versiegelte Flächen handelt.</p>
91.	<i>Bodengutachten ist nicht geeignet ein Gesamtbild der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die öffentliche Trinkwasserversorgung unter Beachtung der oben genannten Aspekte abzubilden</i>	Auf die Stellungnahme des Gewässerkundlichen Landesdienstes Niedersachsen (GLD) erfolgt eine gesonderte Erwiderung.
92.	<i>Im Vorfeld der Maßnahme ist die Vorlage eines Konzeptes zur bodenkundlichen Baubegleitung bei der zuständige UBB notwendig</i>	<p>Die Maßnahmenblätter 1.1 V und 1.2 V enthalten bereits Hinweise zum Bodenschutz. Zusätzlich wurde eine neue Unterlage 21.3 erstellt.</p> <p>Zur Ausführungsplanung wird ein qualifiziertes Bodenschutzkonzeptes nach DIN 19639 erstellt und der UBB vorgelegt sowie eine Bodenkundliche Baubegleitung vorgesehen.</p> <p>Nach der DIN 19639 bildet das Bodenschutzkonzept (M 1) für alle Phasen des Bauvorhabens die notwendigen Daten, Auswirkungen und Maßnahmen zum baubegleitenden Bodenschutz einschließlich der Vermittlung von Informationen und die Dokumentation ab. Es beschreibt das zeitliche und räumliche Management textlich und durch großmaßstäbliche Pläne (Bodenschutzplan).</p> <p>Ein zu berücksichtigender Aspekt ist die Vermeidung von N-Austrägen in Folge des N-Freisetzungsrisikos nach Oberbodenabtrag und Zwischenlagerung als Oberbodenmieten. Auf Grundlage des Bodenschutzkonzeptes übernimmt die Bodenkundliche Baubegleitung von der Planung des Bauvorhabens bis hin zum Bauabschluss Leistungen des vorsorgenden Bodenschutzes. Hauptaufgaben der BBB sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Begleitung der Schutzmaßnahmen in der Bauphase gemäß Bodenschutzkonzept,</li> <li>• die Dokumentation der technischen Ausführung,</li> <li>• und bei Bedarf die Begleitung der Rekultivierung und ggf. Hinzuziehung bei der Flächenabnahme.</li> </ul>
93.	<i>Erdfallbildung ist nicht auszuschließen</i>	Das Erdfallrisiko wurde im Baugrundgutachten berücksichtigt.
94.	<i>Geotechnische Untersuchung ist fehlerhaft</i>	Die geotechnische Untersuchung wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und aktuellen Regeln der Technik erstellt.
95.	<b>10.1.1.3.1 – Erdloch</b>	<p>Das als „lcker Loch“ bezeichnete Erdloch ist als Erdfallgebiet bekannt und befindet sich ca. 900m westlich der Neubaustrecke. Durch den Neubau der A33 ist kein Einfluss auf diese geologische Besonderheit zu erwarten.</p> <p>Das allgemeine Erdfallrisiko wird im „Bautechnischen Bodengutachten“ vom 05.06.2015 (S. 80 f) wie folgt beurteilt:  <i>„Die Wahrscheinlichkeit, dass während der Standzeit der A 33 ein Erdfall im unmittelbaren Trassenbereich eintritt, wird als eher gering eingeschätzt. Ein entsprechendes Ereignis kann jedoch nicht völlig ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen eines Erdfalles mit geringem Durchmesser können durch konstruktive Maßnahmen verringert werden.“</i>  und weiter:  <i>„Trotz der geringen Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Erdfällen empfehlen wir eine messtechnische Überwachung zwischen etwa Bau-km 46+800 und 47+200. Hierzu sind Höhenfestpunkte an den Fahrbahnrandern und im Mittelstreifen der A 33 zu setzen und regelmäßig einzumessen. Zur Verkürzung der Warnzeiten könnte bei dem in diesem Abschnitt gelegenen Brückenbauwerk (Unterführung K 342) - erwogen werden, dieses mit kontinuierlich messenden Überwachungs- und Warneinrichtungen auszustatten.“</i>  Die o.a. messtechnischen Maßnahmen können im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden. Die generelle Anwendung konstruktiver Maßnahmen wird jedoch als wirtschaftlich unangemessen angesehen und daher nicht vorgesehen.</p>
96.	<b>10.1.1.4 – Klima</b>  <i>Bedenken, dass sich das lokale Klima ändern wird</i>	Auswirkungen auf das Lokalklima bspw. durch die Beeinträchtigung klimatisch-lufthygienischer Ausgleichsräume wurden im LBP angemessen berücksichtigt und keine relevanten Auswirkungen ermittelt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.
97.	<i>Veränderungen des Diskurses zum Klimaschutz und der Verkehrswende</i>	Die Stellungnahme nimmt nicht direkt Bezug auf die detaillierten raumbezogenen Planungsschritte und Planungsdokumente, sondern stellt eine allgemeine Stellungnahme dar, welche sich auf die Veränderungen des Diskurses zum Klimaschutz und der Verkehrswende bezieht. Eine konkrete Erwiderung ist daher nicht möglich.
98.	<b>10.1.2. – Grünbrücken</b>  <i>Grünbrücke/Wildbrücke südlich der Bremer Straße in des Belmer Fußweges in die Planung aufnehmen</i>	Hinweise auf umfassende Wildwechsel, welche die Anlage einer Grünbrücke erforderlich machen liegen für den Bereich des Schinkelberges nicht vor und sind aufgrund vorhandenen Autobahntrasse sowie der angrenzenden Bebauung auch unwahrscheinlich. Eine Kombination von Wildbrücke sowie Fuß- und Radwegeüberführung ist gemäß dem Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (M AQ) nicht zweckmäßig.
99.	<b>10.1.3 - Kompensationsmaßnahmen</b>	
100.	<i>Dichte Gehölzpflanzungen entlang der K 342 soll so angeordnet werden, dass kein übermäßiger betrieblicher Unterhaltungsaufwand für die Kreisstraße entsteht</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
101.	<i>Maßnahme 7.2A aufgrund der 110kV Hochspannungsleitung kaum möglich</i>	Der Sachverhalt einer planfestgestellten 110 kV-Leitung im Bereich der Maßnahme 7.2 A wird noch einmal geprüft und die Maßnahme ggf. verlegt.
102.	<i>Bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden CEF-Maßnahmen berücksichtigt</i>	Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wurden lediglich typische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung berücksichtigt aber keine CEF-Maßnahmen. Der Einwand wird zurückgewiesen.
103.	<i>breite Anwendung von CEF-Maßnahmen ist zu beanstanden</i>	Die CEF-Maßnahmen entsprechen den geltenden Regelungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG. Die Annahmen über eine Europarechtswidrigkeit sind reine Spekulation.
104.	<i>Im Bereich des Bruchbaches und der Ruller Flut entstehen durch die Kompensationsmaßnahmen große Barriere</i>	Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Wallenhorst wurde in der Zeit von 2012 bis 2015 neu aufgestellt. Die Ausweisung der Suchräume für Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Bruchbachs erfolgte also in voller Kenntnis der landesplanerischen Feststellung vom 27.01.2009, deren Ergebnis in der Abwägung nach Maßgabe des § 4 ROG bei der Aufstellung des F-Plans zu berücksichtigen war. Insoweit muss von einer Verträglichkeit der Ausweisung von Suchräumen für Kompensationsmaßnahmen mit der Trassenplanung ausgegangen worden sein. Die Bereiche des Kohkamps werden durch die Vorzugstrasse nicht unmittelbar betroffen, sondern nördlich umgangen.
105.	<i>Waldverlust von 57,97 ha muss mind. flächengleich mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern kompensiert werden</i>  <i>Zum Schutz vor Schäden sollten die Ersatzwaldflächen mit einem ausreichend hohen Schutzzaun versehen und die Pflanzen so vor Verbiss und Fegeschäden geschützt werden.</i>	In Kap 7.8 des LBP sind die für den forstrechtlichen Ausgleich vorgesehenen Ersatzaufforstungen im Einzelnen aufgelistet. Insgesamt werde Aufforstungsmaßnahmen auf eine Fläche von 86,25 ha vorgesehen, womit ein vollständiger Ausgleich gewährleistet ist. Die Planung von Schutzzäunen gegen Wildverbiss ist grundsätzlich im erforderlichen Umfang vorgesehen, die Konkretisierung erfolgt in der Ausführungsplanung.
106.	<i>waldrechtliche Gesamtdarstellung</i>	Kap 7.8 des LBP enthält eine entsprechende Auflistung.
107.	<i>Vermeidungs- und Ausgleichmaßnahmen auf Flächen der NLF können noch nicht als verbindlich angesehen werden.</i> <i>Zeitnahe vertragliche Regelung wird angestrebt</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
108.	<i>Maßnahme 4.7 Bezeichnung Naturwald ist nicht zutreffend, Bezeichnung ist in Habitatbaumflächen zu ändern</i>	Die Formulierung für Maßnahme 4.7 wird noch einmal abgestimmt, wobei aber klar sein muss, dass die weitere Pflege und Bewirtschaftung der Bestände dauerhaft Einschränkungen unterliegen, welche mindestens den Beschränkungen der ordnungsgemäßen Forstwirtschaft in Natura 2000 Gebieten entsprechen. Die Flächen sollen ergänzend dem FFH-Gebiet zugeschlagen, d.h. als FFH-Gebiet ausgewiesen werden.
109.	<i>Maßnahme 4.8 Bezeichnung Naturwald ist nicht zutreffend, Bezeichnung ist in Habitatbaumflächen zu ändern</i>	Bei Maßnahme 4.8 A FFH ist zur Erfüllung der Kompensationsziele eine Naturwaldparzelle vorgesehen, was zumindest zu Teilen auch beibehalten werden sollte. Ansonsten kann die Formulierung für Maßnahme 4.8 wird noch einmal abgestimmt, wobei aber klar sein muss, dass die weitere Pflege und Bewirtschaftung der Bestände dauerhaft Einschränkungen unterliegen, welche mindestens den Beschränkungen der ordnungsgemäßen Forstwirtschaft in Natura 2000 Gebieten entsprechen.
110.	<i>Unter „Lage der Maßnahme“ heißt der „Dornsberg“ fälschlicherweise „Dorensberg“. Bitte Korrigieren.</i>	Der Name Dornsberg wird bei den Maßnahmen 4.7 und 4.8 korrigiert.
111.	<i>Grenzziehung sollte an erkennbaren „natürlichen“ Grenzen (Wegen) erfolgen</i>	Der Flächenänderung für Maßnahme 6.5 A CEF kann zugestimmt werden, soweit sich zur Kompensation der Flächenverkleinerung von 1,41 ha vergleichbar geeignete Bestände im räumlichen Umfeld finden lassen.
112.	<i>Maßnahme 2.30 und 3.50 sind noch nicht mit den NLF abgestimmt</i>	Eine Abstimmung wird zeitnah erfolgen.
113.	<i>Möglichkeit der Ersatzgeldzahlung sollte genutzt werden</i>	Ersatzgeld ist nur als Ultima Ratio vorzusehen, wenn die Eingriffsfolgen weder durch Ausgleichs- noch durch Ersatzmaßnahmen zu bewältigen sind. Diese Situation ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.
114.	<i>Maßnahmen zur Aufwertung vorh. Biotope, Ausgleichsflächen, Forstflächen etc. werden bevorzugt</i>  <i>Produktintegrierte Kompensationsmaßnahmen</i>	Im Zuge der Maßnahmenplanung wurde vorrangig auf Flächen der öffentlichen Hand (Besitz des Bundes oder des NLStBV sowie der Landesforsten) zurückgegriffen. Sämtliche Potenziale zur Flächenentsiegelung im Umfeld der Baumaßnahme wurden geprüft und soweit möglich genutzt. Unter Beachtung von § 15 BNatSchG wurde überdies versucht, landwirtschaftliche Flächen in so geringem Umfang wie möglich in Anspruch zu nehmen und soweit fachlich darstellbar auf freiwillig angebotene private Flächen zurückzugreifen. Voraussetzung ist dabei allerdings, dass diese Flächen eine hinreichende, objektive Eignung aufweisen, um die erforderlichen Funktionen im Sinne der rechtlichen Kompensationsanforderungen realisieren zu können. Besonders enge Grenzen hinsichtlich der fachlichen Eignung von Flächenangeboten sind bei CEF-Maßnahmen zu ziehen, da hier



1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		eine räumlich-funktionale Beziehung zu den betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu gewährleisten ist, was die räumlichen Möglichkeiten der Maßnahmenumsetzung artspezifisch mehr oder weniger stark einschränkt. Insoweit musste teilweise auch auf Landwirtschaftsflächen zurückgegriffen werden.
115.	<i>Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen sollte im Dialog mit der Landwirtschaft erfolgen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
116.	<i>bei der Planung der Pflanzmaßnahmen ist sicherzustellen, dass diese nicht zu Beeinträchtigungen der Dränsysteme und damit letztlich zu einer Vernässung landwirtschaftlicher Flächen führen</i>	Dränsysteme werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt. Soweit es ansonsten zu einzelnen Maßnahmen konkrete Anmerkungen geben sollte, ist der Vorhabenträger gerne zu einer konstruktiven Abstimmung bereit.
117.	<b>10.2 - Schutzgebiete</b> <b>10.2.1 - FFH-Gebiete</b> <i>Erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets</i>	Zur Prüfung der Verträglichkeit der A 33 mit den Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete wurden auf Grundlage des § 34 BNatSchG für die FFH-Gebiete „Kammolch-Biotop Palsterkamp“ (DE 3614-332), „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ (DE 3614-334) sowie „Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum“ (DE 3614-331) FFH-Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die A 33 für die Gebiete DE 3614-332 und 3614-331 unter Berücksichtigung von Maßnahmen bzw. Beschränkungen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen führt, sh. Unterlagen 19.3.1.1 und 19.3.3.1. Trotz Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 3614-334. Es kann daher nur im Rahmen einer Ausnahme/Abweichungsentscheidung gem. § 34 Abs. 3 ff BNatSchG zugelassen werden. Die FFH-Ausnahmeprüfung kommt zum Ergebnis, dass vorbehaltlich der noch einzuholenden Stellungnahme der Kommission sämtliche Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung gegeben sind, sh. Unterlage 19.3.4. Der Schutzzweck der FFH-Gebiete bzw. die Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensvermeidung und Kohärenzsicherung auch mit einer A 33 aufrechterhalten werden.
118.	<i>bei zutreffender Ermittlung und Bewertung sind eine weit höhere Anzahl an Erhaltungszielen von erheblichen Beeinträchtigungen betroffen</i>	Charakteristische Arten sind Arten anhand derer die konkrete Ausprägung eines Lebensraums und dessen günstiger Erhaltungszustand in einem konkreten Gebiet und nicht nur ein Lebensraumtyp im Allgemeinen gekennzeichnet wird. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung können und müssen nicht alle charakteristischen Arten der Lebensgemeinschaft eines Lebensraums untersucht werden. Es sind diejenigen charakteristischen Arten auszuwählen, die einen deutlichen Vorkommensschwerpunkt im jeweiligen Lebensraumtyp aufweisen bzw. zum Erhalt ihrer Populationen unmittelbar an den Erhalt des jeweiligen Lebensraumtyps gebunden sind und die für das Erkennen und Bewerten von Beeinträchtigungen relevant sind, d.h. eine Indikatorfunktion für potenzielle Auswirkungen des Vorhabens auf den Lebensraumtyp besitzen. Diese Anforderungen wurden bei der Auswahl charakteristischer Arten berücksichtigt. Defizite bestehen dabei aus Sicht des Vorhabenträgers nicht.
119.	<i>Verordnung Unterschutzstellung liegt nicht vor</i>	Eine Verordnung zur Unterschutzstellung lag zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung noch nicht vor, wurde mittlerweile vom Landkreis mit Stand 22.03.2021 veröffentlicht. Diese Verordnung wird nachträglich berücksichtigt.
120.	<i>FFH-Ausnahmeprüfung leidet unter verschiedenen Mängeln</i>	Die vorliegende FFH-Ausnahmeprüfung entspricht den fachlichen und rechtlichen Anforderungen.
121.	<i>Im BVWP 2003 war das FFH-Gebiet noch gar nicht ausgewiesen</i>	Die Sachlage zum BVWP 2003 ist für die Variantenbetrachtung von untergeordneter Bedeutung. Hier relevant sind die zum ROV durchgeführten Variantenbetrachtungen. Diese erfolgten unter Kenntnis der auch derzeit noch gültigen Erhaltungsziele.
122.	<b>10.3 - Artenschutz</b> <i>Kartenmaterial ist unübersichtlich</i>	Die Vielzahl der in den Umweltunterlagen zu berücksichtigenden Themen und Daten erfordert zwangsläufig eine gewisse Komplexität der Karten. Die Darstellung orientiert sich dabei an den für den Straßenbau vorgegebenen Musterkarten. Derartige den Musterkarten entsprechende Karten waren in vergleichbaren Verfahren durchaus prüffähig. Soweit zu einzelnen Darstellungen Fragen bestehen, können diese gerne beantwortet werden.
123.	<i>Charakteristische Arten sollen keine Erhaltungsziele sein</i>	Charakteristische Arten sind keine eigenständigen Erhaltungsziele, sondern Indikatoren anhand derer die konkrete Ausprägung eines Lebensraums und dessen günstiger Erhaltungszustand beschrieben werden können. In dieser Funktion wurden sie in der erforderlichen Weise in der FFH-VP berücksichtigt.
124.	<i>bei der Beurteilung der Schwere von Beeinträchtigungen spielt der Erhaltungszustand der LRT und Arten keine erkennbare Rolle</i>	Wie den Unterlagen zu entnehmen ist wurden die Erhaltungszustände der Lebensraumtypen bzw. auf Gebietsebene der Erhaltungsgrad berücksichtigt. Maßgeblich, auch für die Managementplanung sind dabei die Angaben des Standarddatenbogens, der mit Stand 2019 ausgewertet wurde. Die Versäumnisse der zuständigen Fachbehörden hinsichtlich der Unterschutzstellung der Natura 2000 Gebiete und der Aufstellung von Managementplänen liegen nicht in der Zuständigkeit des Vorhabenträgers. Anfragen an die zuständigen Fachbehörden zu Bereitstellung entsprechender Unterlagen wurden mehrfach gestellt.
125.	<b>10.3.1 - Vögel</b> <i>Es fanden keine Winterkartierungen statt</i>	Die Bestandsdaten zu den Brutvögeln werden aktualisiert. Für Rastvögel ist der Untersuchungsraum von untergeordneter Bedeutung.
126.	<i>Ausnahmeprüfung: Steinkauz und Mittelspecht;</i> <i>Ein Verstoß gegen den europäischen Artenschutz kann grundsätzlich nicht "gering" eingeschätzt werden</i>	Die Sachlage des überwiegenden öffentlichen Interesses ist klar und wurde auch so berücksichtigt. Die Unterlage zur Abweichungsprüfung enthält einen separaten, eigenständigen Alternativenvergleich für die beiden Arten.  In der Betrachtung wurde dabei keinesfalls der Verstoß gegen den europäischen Artenschutz als „gering“ eingeschätzt. Falls die Bemerkung auf die Einstufung des Mittelspechts abzielt, so ist hervorzuheben, dass dies lediglich eine relative Einstufung für den Alternativenvergleich ist. Bestehen für verschiedene Arten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, so ist es für den Alternativenvergleich erforderlich zu beurteilen, wie bedeutsam die einzelnen Arten im Hinblick auf die Ziele des Artenschutzes, d.h. den Erhalt der Biodiversität sind. Seltenen und gefährdeten Arten kommt dabei eine höhere Bedeutung zu als ungefährdeten und häufigen.
127.	<i>Angeblich geringere Betroffenheit des Steinkauzes ist nicht nachvollziehbar, ebenso wenig wie die angeblich höhere Prognosesicherheit der Realisierung der CEF-Maßnahmen für den Kiebitz</i>	Die dem artenschutzrechtlichen Vergleich zu Grunde liegenden Daten sind den Kartierberichten und dem artenschutzrechtlichen Gutachten zu entnehmen. Die höhere Prognosesicherheit der Realisierung wirksamer CEF-Maßnahmen für den Kiebitz ergibt sich aus der Tatsache, dass bei dieser Variante für CEF-Maßnahmen geeignete Flächen im Nahbereich der Eingriffsbereiche in größeren Umfang zur Verfügung stehen als bei Variante III. Auch wenn dieser Sachverhalt ausgeblendet würde, blieben aber Vorteile für die Vorzugstrasse.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
128.	<b>10.3.2 - Säugetiere</b> <i>Zerschneidung eines für Fledermäuse hoch bedeutsamen Waldbereichs</i>	Die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen und Kartierungen der Fledermäuse gehen laufend in den Planungsprozess ein. Auch aktuelle Erkenntnisse zu Leitstrukturen und Nahrungsräumen/Lebensstätten werden hierbei berücksichtigt. Die erfassten Daten bilden hier die Grundlage für Maßnahmen, durch die die hervorgerufenen Beeinträchtigungen für alle Arten minimiert werden können.
129.	<i>Ein 50 m Korridor für die Quartiersuche wird nicht als ausreichend erachtet.</i>	Die Baumhöhlenerfassung erfolgte im Hinblick auf die unmittelbare Inanspruchnahme von Höhlenbäumen. Mögliche Kollisionsrisiken werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen minimiert.  Durch Maßnahme 1.3 V CEF werden zudem sämtliche Quartierbäume, auch Paarungsquartiere im Eingriffsbereich berücksichtigt. Jagdgebiete sind artenschutzrechtlich nur in Sonderfällen zu betrachten, wenn eine Beeinträchtigung von Jagdgebieten gleichzeitig als Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufzufassen ist. Eine derartige Konstellation ist im Untersuchungsgebiet nicht gegeben.
130.	<i>Teichfledermäuse sind ebenfalls zu betrachten</i>	Den Ergebnissen der Fledermauserfassung liegt ein fachlicher anerkannter Methodenmix aus Batcordererhebungen und Netzfängen zu Grunde. Ein Auftreten der Teichfledermaus ist in den walddichten Regionen des Wiehengebirges, anders als am Dümmer, eher unwahrscheinlich. Im Rahmen der Netzfänge zwischen 2010, 2012 und 2013 konnte die Art zudem nicht bestätigt werden. Ein Vorkommen der Art konnte daher plausibel ausgeschlossen werden.
131.	<i>Aktualisierung der Daten zu Fledermäusen</i>	Aktuelle Faunadaten wurden bei der UNB Landkreis Osnabrück im August 2018 abgefragt. Daten der jährlichen Zählungen in den Kolonien wurden bei der Antwort nicht übermittelt.
132.	<i>es ist zu prüfen, in wie weit sich die Autobahn auf die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungsziels des Lebensraumes der Bechsteinfledermaus auswirkt</i>	Die Aussagen zur Bechsteinfledermaus werden vor dem Hintergrund neuer Erfassungsergebnisse sowie dem mittlerweile vorliegenden Managementplan und der aktuellen LSG-Verordnung aktualisiert.
133.	<i>LRT sind nur nebenrangige Erhaltungsziele</i>	Das Gewicht der betroffenen Fledermausarten wurde in der FFH-Abweichungsprüfung angemessen berücksichtigt und ihre Bedeutung gewürdigt. Dass die LRT nur nebenrangige Erhaltungsziele sind, lässt sich weder aus dem zum Zeitpunkt der Unterlagenerstellung vorliegenden Erhaltungszielen noch aus der aktuellen LSG-Verordnung entnehmen.
134.	<i>Zum Kammmolch fehlt beispielsweise eine klare Aussage, dass auch durch die Varianten I und II eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann</i>	Zunächst ist festzuhalten, dass die Vorzugstrasse nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Kammmolchs führt. Bei Variante I und II ist unstrittig, dass der Verlauf im Hinblick auf Funktionsbeziehungen des Kammmolchs außerhalb des FFH-Gebietes ungünstiger ist als bei der Vorzugstrasse. Ob hier tatsächlich erhebliche Beeinträchtigungen vorliegen ist ohne konkrete Planung von Vermeidungsmaßnahmen nicht abschließend zu beurteilen. Es spricht aber nichts dagegen, als Worst-Case Ansatz anzunehmen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Kammmolch entstehen.
135.	<b>10.3.3 - Amphibien</b> <i>Untersuchungsraum von 500m muss nachvollziehbar erläutert werden; Landlebensräume sind unzureichend behandelt</i>	Eine artenschutzrechtliche und planungsrelevante Betroffenheit von Amphibien in einer Entfernung von mehr als 500 m kann nur eintreten, wenn großen Laichgewässerkomplexen in mehr als 500 m Entfernung ausreichend geeignete Jahreslebensräume überwiegend nur auf der anderen Trassenseite zugeordnet werden können, so dass in einem solchen Fall mit jährlichen Wanderungen des größten Teil der Populationen über die geplante Trasse hinweg gerechnet werden muss. Eine solche Situation liegt im Umfeld des Planungsraumes nicht vor, was anhand der Landschaftsausstattung und der vorhandenen Daten vorab geprüft wurde.  Nach den letzten trockenen Jahren sind solche nur periodisch wasserführenden Gewässer aktuell und zukünftig (leider) noch weniger für Amphibien als Lebensraum geeignet. Fischteiche sind praktisch kein Lebensraum für Amphibien. Private Gartenteiche werden weiterhin nicht zugänglich sein. Gartenteiche sind nicht als dauerhafte Habitate zu betrachten, weil sie von den Gartenbesitzern gepflegt werden – und keiner Aufsicht unterliegen. Damit ist auch nicht mit dauerhaften Amphibienpopulationen zu rechnen.
136.	<i>Wirksamkeit der Maßnahmen ist detaillierter auszuarbeiten</i>	Die Jedicke-Zitate enthalten immer eine kann-Formulierung! Kleine Populationen können (nur) dann stark betroffen sein, wenn im näheren Umfeld keine ausreichend geeigneten Jahreslebensräume liegen und die Tiere daher regelmäßig quasi gezwungen wären, solche im weiteren Umfeld und dann auch auf der anderen Seite der Trasse zu suchen.  Solche Situationen liegen nicht vor, bzw. es gibt bei nahe gelegenen Laichgewässern Amphibienschutzzäune.
137.	<b>10.3.4 - Reptilien</b> <i>Nachgewiesene Waldeidechse und Blindschleiche sind besonders geschützt und müssen weiterbehandelt werden und beim E/A Berücksichtigung finden</i>	Die Untersuchung repräsentativer Probeflächen entspricht fachlichen Standards und liefert hinreichende planungsverwertbare Ergebnisse. So wurden bspw. bei den Reptilien, die für die Arten besonders geeignete Habitate im Untersuchungsgebiet beprobt. Soweit auf diesen besonders geeigneten Probeflächen keine für die Planung relevanten Ergebnisse erzielt werden, kann dies auch auf die weniger geeigneten Flächen übertragen werden. Eine flächendeckende Untersuchung ist demgegenüber für viele Arten bzw. Artengruppen unverhältnismäßig.
138.	<b>10.3.5 - Insekten</b> <i>Würden Tagfalter über den Biototyp Halbruderale Gras- und Staudenflur mittlerer Standorte betrachtet?</i>	Die Untersuchung repräsentativer Probeflächen entspricht fachlichen Standards und liefert hinreichende planungsverwertbare Ergebnisse. So wurden auch bei den Tagfaltern, die für die Arten besonders geeigneten Habitate im Untersuchungsgebiet beprobt. Die auf diesen besonders geeigneten Probeflächen ermittelten Befunden können auf vergleichbare und vorsorglich auch auf etwas weniger geeignete Flächen übertragen werden. Eine flächendeckende Untersuchung der (nur) besonders geschützten Arten bzw. Artengruppen ist nicht erforderlich und unverhältnismäßig.
139.	<i>Ausgleichsmaßnahmen für Sumpfschrecke Es kann nicht nachvollzogen werden, ob bei den Maßnahmen auch Libellen betrachtet wurden.</i>	Die Belange der Sumpfschrecke werden durch die Biotopkompensation, d.h. die Wiederherstellung der für die Art geeigneten Habitate berücksichtigt.
140.	<i>Libellen sind kollisionsgefährdet</i>	Flugbewegungen von Libellen sind insbesondere entlang der Fließgewässer zu erwarten und werden hier durch die vorgesehenen, großzügig dimensionierten Brückenbauwerke berücksichtigt.
141.	<i>Keine adäquate Behandlung des Hirschkäfers im Artenschutzbeitrag</i>	Die betroffenen Waldbestände sind für die Art überwiegend ungeeignet und die Art zählt nicht zu den gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG zu berücksichtigenden Arten. Eine Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der Biotopkompensation.
142.	<b>10.3.6 - Fische</b> <i>Daten sind zu aktualisieren</i>	Eine Aktualisierung der Datengrundlage zu den Fischbeständen ist dann zu empfehlen, wenn sich maßgebliche Veränderungen an den Fließgewässern ergeben haben sollten und vorhabenbedingte Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Dies ist nicht der Fall, wie auch die Untersuchungen zur WRRL zeigen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
143.	<b>10.3.7 - Schutz- u. Vermeidungsmaßnahmen</b> Artenschutzmaßnahmen sind nicht immer nachzuvollziehen; keine Nennung in LBP	Grundsätzlich wurden alle dem besonderen Artenschutz unterliegenden Arten sowie die für die Beurteilung und Kompensation der Eingriffsfolgen relevanten Arten berücksichtigt. Die für die Arten vorgesehenen Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern detailliert beschrieben. Es kann daher nicht nachvollzogen werden, weshalb eine Prüfung nicht möglich sein sollte. Auch wurden bei der Planung Zerschneidungs- und Vergrämungseffekte berücksichtigt und darauf geachtet, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit Defizite gesehen werden, sollten diese konkret benannt werden, da eine qualifizierte Erwiderung sonst nicht möglich ist.
144.	<i>Ob die (CEF) Maßnahmen tatsächlich aus-reichendsind, ist mangels qualifizierter Ableitung des Ausgleichsbedarfs nicht nachvollziehbar</i>	Angaben zur Ableitung des erforderlichen Flächenbedarfs finden sich u.a. detailliert in Anhang 2 des LBP.
145.	<b>10.4 – Verträglichkeitsgutachten</b> <i>fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung im Zuge des BVWP</i>	Der BVWP ist insoweit verbindlich, als er den Bedarf und die mit dem Vorhaben verfolgten verkehrlichen Ziele festlegt. Insofern schließt er nicht die Prüfung von Alternativen aus. Eine Alternativlösung setzt allerdings voraus, dass sich die zulässigerweise mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer bzw. zumutbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen. Alternativen, die unzumutbare Abstriche vom Planungsziel erfordern, dürfen ausgeschlossen werden.
146.	<i>Das Vorhaben ist mit den Vorgaben zum europäischen Gebietsschutz aus § 34 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit Art. 6 Abs. 2 und 3 der FFH-Richtlinie nicht vereinbar</i>	Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben zum europäischen Gebietsschutz wurde in den vorliegenden Unterlagen aufgezeigt und wird nachfolgend, soweit konkretere Einwände vorgebracht wurden auch im Einzelnen erwidert.
147.	<i>keine fehlerfreie habitatschutzrechtliche Prüfung</i>	Nach Auffassung des Vorhabenträgers liegt eine fehlerfreie habitatschutzrechtliche Prüfung vor. Soweit nachfolgend konkrete mutmaßliche Defizite angesprochen werden, wird auf die diesbezüglichen Stellungnahmen verwiesen.
148.	<i>Bewertung der habitatschutzrechtliche und artenschutzrechtliche Beeinträchtigung ist mangelbehaftet</i>	Die unbelegte Behauptung, dass die fachliche Bewertung der habitatschutzrechtlichen und artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen mangelbehaftet ist, wird zurückgewiesen. Das der Ausbau der A30 nicht berücksichtigt wurde erklärt sich wie schon erläutert aus der unzureichenden Zielerreichung. Das Zerschneidungswirkungen hinreichend berücksichtigt wurden, wurde bereits vorstehend erläutert. Dass eine Umfahrung eines FFH-Gebietes nur geringe Vorteile für die Erhaltungsziele gegenüber einer Querung und Zerschneidung des Gebietes auf einer Länge von 2.200 m hat ist den verfahrensunterlagen nicht zu entnehmen. Die Gründe für den Ausschluss der Nord-Ost-Umfahrung liegen insbesondere in den erheblichen Mehrkosten dieser Variante und ihrer damit einhergehenden Unzumutbarkeit begründet.
149.	<i>FFH-Unterlagen sind nicht vollständig und rechtssicher</i>	Die Einwände der unzureichenden Vollständigkeit und Rechtssicherheit der FFH-VP ist nicht nachvollziehbar, wie nachfolgend im Zusammenhang mit den Detailanmerkungen gezeigt wird.
150.	<i>FFH-Gebiet Piesbergstollen wurde nicht näher betrachtet</i>	Eine FFH-VP für das FFH-Gebiet Piesbergstollen wird nachgereicht. Ergänzend sei nur darauf hingewiesen, dass das FFH-Gebiet „Segeberger Kalkberghöhlen“ das größte bekannte Fledermauswinterquartier Deutschlands darstellt und insoweit nicht mit dem Piesbergstollen vergleichbar ist.
151.	<i>Keine vertiefende Betrachtung des FFH-Gebiets "Mausohr-Wochenstubegebiet Osnabrücker Raum"</i>	Für die Kolonie Belm erbrachten bereits die in der Vergangenheit durchgeführten die Untersuchungen, dass kaum Tiere dieser Kolonie in das Untersuchungsgebiet der A 33 einfliegen. Selbst unter der Annahme einer „Dunkelziffer“ wird die Anzahl von Mausohren, die von Belm aus in das Untersuchungsgebiet fliegen, auf lediglich 5-8 Tiere geschätzt und die Betroffenheit der Kolonie Belm durch die Planung der A 33 als gering beurteilt (s. Dense & Lorenz 2006b). Dieser Befund hat nach wie vor Bestand, was auch daran deutlich wird, dass die Erhaltungsziele der aktuellen LSG Verordnung explizit und ausschließlich auf die Mausohrkolonie Engter Bezug nehmen.
152.	<i>An vielen Stellen fehlen jegliche Quellenangaben oder Verweise auf die Ableitung der getroffenen Aussagen oder Bewertungen</i>	Die aufgeführte Quelle ist mit BRINKMANN, R., BIEDERMANN, M., BONTADINA, F., DIETZ, M., HINTEMANN, G., KARST, I., SCHMIDT, C., SCHORCHT, W. 2012 im Quellenverzeichnis zutreffend zitiert. Im Text ist versehentlich noch der Stand der 1. Fassung 2008 zitiert, wobei hinsichtlich der wesentlichen Inhalte keine Unterschiede bestehen. Eine Quelle Brinkmann et al 2020 ist nicht gemeint und im hier relevanten Zusammenhang auch nicht bekannt. Das Viele Aussage und Bewertungen in den FFH-VUs allenfalls Behauptungscharakter haben kann nicht nachvollzogen werden und wird in der Stellungnahme auch nicht weiter belegt.
153.	<i>Querverweise zu verifizieren ist teilweise problematisch</i>	Falls sich bei der Komplexität der Unterlagen Verweisfehler eingeschlichen haben, bitten wir das zu entschuldigen und können bei konkreter Benennung der Stellen gerne den Sachverhalt aufklären. Ansonsten werden derartige Aspekte bei der Einarbeitung neuer Kartiererergebnisse noch einmal geprüft.
154.	<i>Widersprüchliche Angaben zwischen FFH-VU und LBP</i>	Maßgeblich ist die Angabe in den Maßnahmenblättern (welche ja auch planfestgestellt werden) von 40 mm, welche auf die MAQ 2008 und 2018 (Entwurf) zurückgeht. Die Auffassung, dass die beschriebenen Differenzen die Glaubwürdigkeit des Textes die Rechtssicherheit der Unterlagen massiv gefährden, wird nicht geteilt.
155.	<i>Wirksamkeitsnachweis von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nicht gegeben</i>	Die Dimensionierung der Grünbrücken sowie die Leit- Und Sperreinrichtungen orientieren sich an den Anforderungen der MAQ 2018 (Entwurf), welche die konkreten Vorgaben für den Straßenbau zusammenstellt und auf Grundlage des aktuellen Erkenntnisstandes entwickelt wurde.  Darüber hinaus wurden umfangreiche Untersuchungen für die richtige Positionierung der Grünbrücken angestellt. Insgesamt kann damit eine hinreichende Wirksamkeit der Grünbrücken angenommen werden. Bei Bedarf können noch weitere Quellenangaben ergänzt werden.
156.	<i>Aktualisierung der verkehrsbedingten Stickstoffdepositionen 2020 ist nicht in der FFH-VU berücksichtigt</i>	In 2020 wurde aufgrund aktualisierter Emissionsdaten (HBEFA4.1) eine Aktualisierung der Depositionsberechnungen durchgeführt. Danach sind die flächenhaften planungsbedingten Zunahmen der verkehrsbedingten Stickstoffdepositionen über 0.3 kg/(ha*a) gegenüber der vorangegangenen Untersuchung etwas schwächer ausgeprägt (s. Lohmeyer 2020). Die Reduzierungen sind allerdings so geringfügig, dass auf eine Neubilanzierung verzichtet wurde. Die Beeinträchtigungsermittlung liegt insoweit auf der „sicheren Seite. Eine neue Betroffenheit eines Lebensraumtyps im Bereich Palsterkamp ist ausgeschlossen. Ggf. kommt es hier zu Missverständnissen, da das Lohmeyergutachten anscheinend nur den Planfall Tempo 130 km/h kartographisch darstellt, im Bereich Palsterkamp aufgrund der Anschlussstelle aber eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen ist, welche eine Verminderung der Einträge zu Folge hat. Hierzu liegen separate digitale Daten vor, welche in der FFH-VP verwendet und dargestellt wurden. Hier ist die Geschwindigkeitsreduktion auch ausdrücklich erwähnt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
157.	<i>Variante I beeinträchtigt kein prioritäres Erhaltungsziel</i>	Variante I weist im Bereich des FFH-Gebiets Fledermauslebensraum Wiehengebirge überwiegend einen identischen Verlauf mit der vertieft betrachteten Variante III auf. In diesem Bereich mit identischem Verlauf verursacht Variante III die erheblichen Beeinträchtigungen für den LRT 91 E0*. Die für diese Variante angegebenen Beeinträchtigungen des LRT 91E0* können 1 : 1 auf Variante 1 übertragen werden.
158.	<i>Die Einbeziehung eines artenschutzrechtlichen Alternativenvergleichs wie auch des umweltfachlichen Alternativenvergleichs der UVPG-Schutzgüter in den gebietsschutzrechtlichen Alternativenvergleich im Rahmen einer FFH-AP ist nicht zulässig.</i>	Eine Einbeziehung anderer Sachverhalte in den gebietsschutzrechtlichen Alternativenvergleich ist nicht erfolgt. Die Varianten wurden zunächst alleine unter gebietsschutzrechtlichen Gesichtspunkten geprüft. Den Unterlagen ist eindeutig zu entnehmen ob bzw. inwieweit sich die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele an einem nach dem Schutzkonzept der Habitatrichtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen.
159.	<i>Die Belange anderer Schutzgüter sind ausschließlich in der Zumutbarkeitsabwägung einzustellen, die sich an den Vergleich der FFH-Belange anschließt, wenn eine andere Variante als die Vorzugsvarianten sich als die aus FFH-Sicht bessere geeignete herausgestellt hat</i>	Genauso wurden der artenschutzrechtliche Alternativenvergleich sowie die vergleichende Betrachtung der Schutzgüter des UVPG jeweils separat durchgeführt. Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf aber nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftsrechtlichen Schutzgüter stehen. Insoweit sind unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit auch anderer entgegenstehende Gemeinwohlbelange zu prüfen. Dies umso mehr, als sich die gebietsschutzrechtlichen Schutzvorschriften für beide Varianten als wirksame Zulassungssperre erweisen, d.h. beide Varianten erhebliche Beeinträchtigungen verursachen. Mit betrachtet wurden in diesem Zusammenhang insbesondere die artenschutzrechtlichen Betroffenheiten sowie Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch, wo u.a. mit der Inanspruchnahme von Wohngebäuden und – grundstücken stark in die Eigentumsrechte der Betroffenen eingegriffen würde. Beide Aspekte sind in der Abwägung unter Zumutbarkeitsgesichtspunkten zwingend zu berücksichtigen. Ein formaler Fehler liegt nicht vor.
160.	<i>Bauzeitlich bedingte Aspekte sind nicht beschrieben</i>	Baubedingte Beeinträchtigungen sind bei der Beeinträchtigung der jeweiligen Erhaltungsziele aufgeführt. Bezogen auf den zeitlichen Bauablauf enthalten die Maßnahmenblätter geeignete Hinweise, welche die Leitplanken für eine möglichst konfliktarme zeitliche Abfolge der Bautätigkeiten bilden. Insoweit ist nicht erkennbar, welche Angaben hier einen zusätzlichen Erkenntnisgewinn versprechen würden.
161.	<i>Fehlende Ableitung der Wirkfaktoren und -zonen</i>	Zu den relevanten Wirkzonen sind entweder Quellen angegeben oder sie werden einzelfallspezifisch auf der Basis von Detailuntersuchungen (bspw. Stickstoffdeposition) ermittelt.
162.	<i>Verweis zur Wahl der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung bzw. zur konkreten Ausgestaltung dieser Maßnahmen auf nicht existierendes Kapitel 6.2.2</i>	Der Hinweis auf den falschen Verweis ist zutreffend, richtig ist das Kap. 4.2.2. Gleichfalls wird in der FFH-VP allerdings auf die Maßnahmenblätter verwiesen, welche die genaue, planfestzustellende Beschreibung der Maßnahmen enthalten. Diese sind nach Auffassung des Vorhabenträgers hinreichend konkret, um den Anforderungen an eine FFH-VP zu genügen.
163.	<i>Widersprüchliche Aussagen in der FFH-VP und LBP zu den Leit- und Sperreinrichtungen für Fledermäuse</i>	Wie vorstehend schon erläutert gelten die 40 mm im Maßnahmenblatt, welche auf die MAQ 2008 und 2018 (Entwurf) zurückgeht.
164.	<i>Aussage in der FFH-VP und im LBP zu den Waldschneisen als Leitstruktur zu den Querungshilfen Breite ca. 6m, laut Maßnahmenblatt 2.15 VFFH Anlage von Waldschneisen (ca. 5m Breite)</i>	Gültig ist die Angabe im Maßnahmenblatt von 5m Breite.
165.	<i>FFH-VP muss den Worst Case annehmen</i>	Die FFH-VP hat den Worst Case angenommen.
166.	<i>Hinsichtlich der verkehrsbedingten Stickstoffeinträge werden ausschließlich eutrophierende Effekte behandelt. Mit welcher Begründung können Versauerungseffekte in Wald-LRT ausgeschlossen werden</i>	Versauerungseffekte können dann relevant sein, wenn der CL für Versauerung kleiner als der für Eutrophierung ist oder diese Werte eng beieinander liegen. Das ist hier nicht der Fall. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass es bei dem angeführten Trianel-Verfahren um ein Kohlekraftwerk ging, wobei die Emission von Schwefeldioxid und die hiermit einhergehende Versauerung eine wesentliche Rolle spielte. Derartige Emissionen werden durch den Straßenverkehr nicht verursacht.
167.	<i>In der Darstellung des Bewertungsverfahrens für Stickstoffeinträge finden sich einige Fehler</i>	Fehler sind nach Durchsicht der Kommentare nicht erkennbar. Ggf. fehlen einige ergänzende Erläuterungen.
168.	<i>Die Begründung für die Nichtberücksichtigung charakteristischen Tierarten auf Flächen, die bereits von einer Funktionsminderung infolge der Überschreitung der Critical Loads betroffen sind, ist falsch</i>	Wie den Unterlagen zu entnehmen ist, wurden charakteristische Arten berücksichtigt und auch ihre Betroffenheit ermittelt. Zur Frage, wie verschiedene auf die gleiche Fläche einwirkende Wirkfaktoren in ihrer Summationswirkung zu betrachten sind, liegen keine verbindlichen Konventionen vor. Wenn bereits hohe Beeinträchtigungen aufgrund anderer Einwirkungsfaktoren gegeben sind, ist in Abhängigkeit von Art und Intensität weiterer Einflussfaktoren nicht zwingend eine Summation anzunehmen. Dies ist bei einem vorhandenen Funktionsverlust von 100 % offensichtlich aber auch bei höheren Funktionsminderungen durchaus plausibel. So wird bspw. ein Waldbestand, welcher seine Habitatqualitäten für charakteristische Arten bereits durch Grundwasserabsenkungen und Waldanschnitt eingebüßt hat durch Lärmeinwirkungen nicht mehr zusätzlich beeinträchtigt.  Die Sachlage wird im Zusammenhang mit der Berücksichtigung aktueller Vogeldaten aber noch einmal geprüft und ggf. genauer erläutert.
169.	<i>Wenn der Worst Case angesetzt wird, dann muss dieser auch zwingend in der Ausnahmeprüfung berücksichtigt werden</i>	Dies ist erfolgt.
170.	<i>Auswirkungen auf das Erhaltungsziel Kammolch sind nicht nachvollziehbar</i>	Bei der Betrachtung der bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen wird die Möglichkeit eines Trockenfallens des Gewässers explizit angesprochen und bei der Beurteilung erheblicher Beeinträchtigungen für die Art maßgeblich berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund ist als Kohärenzmaßnahmen auch eine Neuanlage von Laichgewässern mit entsprechendem zeitlichem Vorlauf vorgesehen. Die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands wird nicht verhindert, da auf beiden Seiten der Trasse Verbesserungen der Habitatstrukturen, d.h. die Anlage von Laichgewässern vorgesehen sind und Querungsmöglichkeiten über die Trasse hinweg erhalten bleiben.
171.	<i>Zitierte Quelle Brinkmann et al. (2009) findet sich nicht im Quellenverzeichnis</i>	Im Quellenverzeichnis ist richtigerweise Brinkmann et al 2012 angegeben. Im Text wurde das versehentlich nicht korrigiert. Im Übrigen gibt es bezogen auf die hier relevanten Aussagen keine Unterschiede zwischen den beiden Versionen.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
172.	<i>Auch hinsichtlich anderer Aspekte des Fledermausverhaltens und ihrer Reaktionen auf Schutzmaßnahmen sowie hinsichtlich der Bewertung von Verlusten wird nicht auf aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse zurückgegriffen</i>	Die Dimensionierung der Grünbrücken sowie die Leit- Und Sperreinrichtungen orientieren sich an den Anforderungen der MAQ 2008 und insbesondere 2018 (Entwurf), welche die konkreten Vorgaben für den Straßenbau zusammenstellt und auf Grundlage des aktuellen Erkenntnisstandes entwickelt wurde. Bei Bedarf können weitere Quellen ergänzt werden.
173.	<i>Abschichtung der Varianten sind nicht immer nachvollziehbar</i>	Der Analogieschluss in Kap. 2.3 ist einerseits plausibel und stellt andererseits eine worst-case Betrachtung dar, welche im Hinblick auf den Alternativenvergleich auf der sicheren Seite liegt und insoweit unkritisch ist.  Variante V, um die es in Kap 2.3.1 geht wurde bereits im Raumordnungsverfahren ausgeschieden, da sie die größten Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet verursacht. An diesem Befund hat sich nichts geändert. Wenn hier noch zusätzliche Quantifizierungen gewünscht werden, kann dies nachgereicht werden, wird aber angesichts der eindeutigen Sachlage als wenig zielführend erachtet.  In Kap. 2.3.2 werden Angaben zu durch Variante I vermeidbaren Beeinträchtigungen im Bereich des nördlich „Auf dem Strange“ gelegenen Ausläufers des FFH-Gebiets durch entfallene Stickstoffeinträge gemacht. Die Einträge in diesen Bereich liegen aus den Bilanzierungen für die Variante III vor und wurden hier entsprechend benannt.
174.	<i>Begründung für das Ausscheiden der Varianten I und II sowie der neu entwickelten Variante CL 1 hält keiner rechtlichen Prüfung stand</i>	Die Beeinträchtigungen durch Critical-Loads im Bereich Palsterkamp konnte bei den Varianten I und II nicht bilanziert werden, da eine entsprechende Ausplanung der Varianten und Berechnung durch Lohmeyer nicht vorliegt. Selbst wenn hier unterstellt wird, dass erhebliche Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge nicht gegeben sind, verbleiben aber immer noch zu großen Teilen der Variante III vergleichbare Beeinträchtigungen, da die Varianten südlich des FFH-Gebiets Wiehengebirge einen identischen Verlauf aufweisen (hier wird eine optimierte Trassenführung wie auch bei Variante III unterstellt). Da die direkten und indirekten Funktionsverluste des LRT 91E0* alle in dem Bereich auftreten, in dem Variante III und I einen identischen Verlauf aufweisen, sind auch die Beeinträchtigungen des LRT 91E0* identisch. Für die LRT 9160 und 9110 ergeben sich ungefähr die in Kap. 2.3.2 angegebene Entlastungen. Unter der Worst-Case Annahme, dass sich für das FFH-Gebiet Palsterkamp keine zusätzlichen Beeinträchtigungen ergeben, könnten die Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet Wiehengebirge noch einmal weiter konkretisiert werden. In der Summe dürften die Beeinträchtigungen dann etwas geringer liegen als bei Variante III. Gleichwohl verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen sowohl prioritärer wie nicht prioritärer Lebensraumtypen.  Wie auch bei Variante III stehen im Weiteren Aspekte der Zumutbarkeit im Vordergrund. Bezogen auf das Schutzgut Mensch und hier insbesondere dem Gemeinwohlbelang des Schutzes der menschlichen Gesundheit wie auch des Eingriffs in Eigentumsrechte (Abriss von Gebäuden) ist diese Variante ähnlich ungünstig einzuschätzen wie Variante III und deutlich ungünstiger als die Vorzugsvariante. Diese Sachverhalte wurden bereits in den Unterlagen zum Raumordnungsverfahren ausführlich herausgearbeitet. Eine genauere Abklärung würde eine entsprechende Ausplanung der Variante verlangen, ließe aber hinsichtlich der Rangfolge zwischen den Varianten kein neues Ergebnis erwarten. Zudem ist anzumerken, dass die Ortslage Ostenort durch Variante I diagonal gequert wird und auch die Querung der Niederung der Nette/Ruller Flut in einem deutlich ungünstigeren Bereich mit für den Arten und Biotopschutz bedeutsamen Strukturen und einem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet erfolgt.
175.	<i>Die Abschichtung der Null-Plus und Nord-Ost Variante ist anhand des knappen Textes nicht eindeutig nachvollziehbar</i>	Beide Varianten wurden bereits im ROV mit den gleichen Argumenten und unter voller Kenntnis der FFH-Problematik ausgeschieden. An dieser Sachlage hat sich nichts geändert. Die Null-Plus-Variante erfüllt die verkehrlichen Ziele nicht und die Nord-Ost-Variante führt zu unzumutbaren Mehrlängen und Mehrkosten sowie Zerschneidungseffekten für Natur- und Landschaft.
176.	<i>In der vorliegenden Unterlage werden artenschutzrechtliche und UVP Belange den gebietsschutzrechtlichen Belangen "gegenübergestellt"  Artenschutzrechtlicher Alternativenvergleich und umweltfachlicher Alternativenvergleich Schutzgüter UVPG gehören nicht in die FFH-AP</i>	Der gebietsschutzrechtliche Alternativenvergleich, der artenschutzrechtliche Alternativenvergleich und die Beeinträchtigungen der Schutzgüter entsprechend UVPG wurden jeweils getrennt betrachtet. Zunächst wurde geprüft, ob es Alternativen gibt, welche die Ziele des Vorhabens ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für das Schutzgebietsnetzes Natura 2000 erfüllen. Im zweiten Schritt wurde dann geprüft, inwieweit diese Alternativen zumutbar sind wobei sowohl Aspekte des Artenschutzes wie auch Belange des UVPG betrachtet wurden. Da sämtliche Alternativen mit erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebiets und auch Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen verbunden sind, ist nicht ersichtlich, weshalb dann nicht auch Raum für eine umfassende Interessenabwägung sein sollte (s. Füller u. Lau, o.J., Die Alternativenprüfung nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL: Rechtsdogmatik, Detailfragen und Perspektiven nach der Münster/Osnabrück-Rechtsprechung).
177.	<i>Gebietsschutzrechtliche Alternativenvergleich Variante III / Vorzugsvariante ist so nicht nachvollziehbar</i>	Die Stickstoffunempfindlichkeit des prioritären Auwalds in Überschwemmungsgebieten wurde in den Untersuchungen berücksichtigt, spielt im vorliegenden Fall aber keine Rolle. Gemäß H PSE sollen zur Abgrenzung von Überflutungsbereichen wasserwirtschaftlich abgegrenzte Überschwemmungsgebiete herangezogen werden. Derartige liegen im FFH-Gebiet nicht vor. Grundsätzlich handelt es sich im Gebiet nicht um regelmäßig überflutete Auen sondern um kleine Quellbachtäler, welche ausdrücklich als empfindlich zu berücksichtigen sind.
178.	<i>Beschreibung der Maßnahmen erfüllt nicht die Anforderungen an die Darstellung</i>	Den Unterlagen liegen Detailkarten der Kohärenzmaßnahmen bei. Zudem sind die LBP Maßnahmennummern angegeben, womit auch die Maßnahmenblätter des LBP konkret zugeordnet werden können, in denen sich die Beschreibung zur Maßnahmenumsetzung sowie zur Pflege befindet. Insofern sind alle erforderlichen Informationen vorhanden. Ein Verweis auf die entsprechenden Unterlagen wird noch ergänzt.  Die Maßnahmen entsprechen in der Praxis bewährten Standards und sind auch in Managementplänen gebräuchlich. Sie wurden zudem mit den Landesforsten abgestimmt, die auf ihren Flächen für die Managementplanung im FFH-Gebiet zuständig sind. Einige Quellenangaben zur Eignung können bei Bedarf noch ergänzt werden.
179.	<i>Genauere Beschreibung der Kohärenzmaßnahme Umwandlung von Fichtenforst in Erlen-Eschenauwald</i>	Es wurde ein für die Maßnahme geeigneter Standort ausgewählt, auf dem Fichten auf entwässerten Standorten benachbart zu Erlen-Eschauwald stehen. Durch Rückbau der Entwässerung und Verbesserungen am vorhandenen Bachlauf lässt sich hier der LRT 91E0* entwickeln. Die Maßnahme ist im Maßnahmenblatt ausführlich beschrieben. Die rechtliche Sicherung erfolgt, soweit es sich um Flächen der Landesforsten handelt, durch vertragliche Vereinbarung mit der Forstverwaltung oder soweit es sich um Privatflächen handelt durch Grunderwerb der Vorhabenträgerin. Die entsprechenden Angaben sind den Maßnahmenblättern zu entnehmen. Hier finden sich auch Hinweise zur Umsetzungskontrolle und Pflege. Die Notwendigkeit ein Risikomanagement für die Kohärenzmaßnahmen vorzusehen, wird noch einmal geprüft. Grundsätzlich ist aber anzumerken, dass die Kohärenzmaßnahmen hinsichtlich des Umfangs sehr großzügig bemessen wurden und keine erhöhten Unsicherheiten hinsichtlich der Erfolgsprognose bestehen.
180.	<i>Die Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden Interesses überzeugt noch nicht</i>	Das öffentliche Interesse muss überwiegend, d.h. so wichtig sein, dass es gegen das mit der Habitatrictlinie verfolgte Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen abgewogen werden kann. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht summarisch betrachtet werden kann. Zu berücksichtigen ist die

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Gesamtbeeinträchtigung des Gebietes. Die Betrachtung von Einzelziele birgt die Gefahr, dass die Beeinträchtigungen des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 nur segmentiert und damit nicht mit ihrem Gesamtgewicht berücksichtigt werden.
181.	<i>Es gelten die voranstehenden generellen Anmerkungen zum FFH-Gebiet "Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück"</i>	Wie vorstehend dokumentiert, waren die meisten Anmerkungen zum FFH-Gebiet „Fledermauslebensraum Wiehengebirge bei Osnabrück“ unbegründet.  Mögliche Funktionsbeziehungen außerhalb des FFH-Gebiets wurden hinreichend gewürdigt (s. bspw. Abb.6).
182.	<i>Die unbestimmten Aussagen "vorgesehenen projektimmanenten Vermeidungsmaßnahmen wie Querungshilfen und Leiteinrichtungen" sind für eine FFH-VP bei weitem nicht präzise genug</i>	In der Unterlage wird ein Verweis auf den LBP und die Maßnahmenblätter ergänzt, dort sind die Maßnahmen ausführlich erläutert.
183.	<i>Es fehlen Aussagen, ob ein anderes Vorhaben Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle auslöst, oder ob es gar keine Beeinträchtigung auslöst</i>	Hier wird noch eine klarstellende Erläuterung eingefügt. Die Grundaussage, dass das das Vorhaben weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE 3614-332 „Kammolch-Biotop Palsterkamp“ führt ist aber zutreffend.
184.	<i>Es ist aufgrund fehlender Dokumentation der Abfragen nicht nachvollziehbar, ob in die Kumulationsbetrachtung tatsächlich alle relevanten Vorhaben einbezogen wurden, die sich auf die beiden Wochenstuben in Engter und Belm auswirken könnten</i>	Die Abfragen wurden insbesondere beim Landkreis und bei der Stadt Osnabrück vorgenommen, insoweit wird darauf vertraut, dass diese vollständig sind. Soweit hier Erkenntnisse zu weiteren relevanten Vorhaben vorliegen, bitten wir um Bereitstellung der entsprechenden Unterlagen.
185.	<i>Es ist nicht nachvollziehbar abgeleitet, ob tatsächlich keine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt</i>	Das Thema wird ausführlich in der Unterlage 19.3.3.1 „FFH-Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE 3614-331 „Mausohr-Wochenstubengebiet Osnabrücker Raum“ behandelt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung führt das Vorhaben weder allein noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE 3614-331 „Mausohr-Wochenstubengebiet Osnabrücker Raum“.
186.	<i>Detaillierte Anmerkungen und Hinweise finden sich im Kommentarmodus in den einzelnen Unterlagen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und davon ausgegangen, dass die relevanten Anmerkungen in der vorliegenden Stellungnahme enthalten sind.
187.	<b>10.5 - Zerschneidungswirkung</b>	Die FFH-Verträglichkeitsprüfung setzt sich intensiv mit den Zerschneidungseffekten der Trasse auseinander und sieht aus diesem Grund eine Vielzahl aufwendiger Querungshilfen zur Schadensbegrenzung vor.  Durch Versiegelung, Böschungsbauwerke und Baustelleneinrichtungen werden rd. 24 ha der FFH-Gebietsfläche beansprucht. Der anlagebedingte Verlust an Lebensraumtypen beträgt 0,34 ha, bzw. 1,4 %. Vor diesem Hintergrund von vergleichsweise geringen anlagebedingten Verlusten an Lebensraumtypen zu sprechen ist angemessen.  Wie den Unterlagen im Weiteren zu entnehmen ist, sind die Lebensraumtypen im Eingriffsbereich flächenscharf dargestellt. Grundlage sind neben eigenen Kartierungen insbesondere die aktuellen für das Gebietsmanagement erstellten Erhebungen.
188.	<i>Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge werden kleingeredet und Zerschneidungswirkungen werden nicht berücksichtigt</i>	Die Zerschneidungseffekte führen aufgrund der vorgesehenen Querungshilfen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes und stehen daher den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht entgegen.  Eine Einschätzung der Schwere und der Eintrittswahrscheinlichkeit der Beeinträchtigungen durch Stickstoffdepositionen ist als Basis für die Abwägung mit den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gleichfalls legitim bzw. erforderlich. Unter Vorsorgegesichtspunkten ist es zwar gerechtfertigt, bei Überschreitung des Critical Load ein Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen anzunehmen, zwingend eintreten muss diese Prognose aber nicht (s. auch HPSE). Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Critical Load bereits durch die vorhandenen Vorbelastungen um mehr als das doppelte überschritten wird und die durch das Vorhaben verursachte Zusatzbelastung keine 10 % dieser Vorbelastung ausmacht. Zu berücksichtigen sind auch die derzeit starken Bestrebungen das Fahrzeugkollektiv zu Gunsten emissionsärmerer Fahrzeuge zu verändern, sodass die verkehrsbedingten Emissionen kontinuierlich abnehmen werden.
189.	<b>11. Eigentum (ohne landwirtschaftliche Flächen, landwirtschaftliche Nutzflächen unter 15.)</b>	
190.	<b>11.1 Wertverlust und Wertminderung, Umsatzeinbußen, Übernahme von Grundstücken, Entschädigung</b>	Ein Ausgleich für den durch die Lage des Neubaus der A33-Nord bedingten möglichen Wertverlust der Grundstücke findet nicht statt. Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Lage zu einer Straße an Wert verliert, wird nicht als nachteilige Wirkung auf Rechte des Grundstückseigentümers erkannt. „Derartige Wertminderungen werden deshalb von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird (vgl. BVerwG, Urteile vom 21. März 1996 - 4 C 9.95 - und vom 24. Mai 1996 - 4 A 39.95 -)“.  Soweit dem betroffenen Eigentümer durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsansprüchen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen behandelt bzw. in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren geklärt.
191.	<b>12. Belange der Landwirtschaft</b>	
192.	<b>12.1 - Flächeninanspruchnahmen</b>	Die Planung und Planfeststellung für die A33-Nord einschließlich der Folgemaßnahmen orientieren sich an dem im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und in den anderen gesetzlichen Vorschriften geregelten Planungsleitsätzen.  Die von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange sind in angemessener Weise in die Abwägung eingestellt worden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		<p>Diese Gesamtabwägung der Planung hat dazu geführt, dass das Vorhaben A33-Nord auf der diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde liegenden Linienführung zu verwirklichen ist. Ein Verstoß gegen die Eigentumsgarantie liegt nicht vor, da der Eingriff in die Rechte der Betroffenen nicht unverhältnismäßig ist.</p> <p>Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Straßenbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen.</p> <p>Soweit den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.</p> <p>Der baubedingte Entzug von Grund und Boden führt bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben zu keiner Existenzgefährdung, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus (BayVGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Denn geringere Flächenverluste können nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Baulastträger wird in den Fällen, in denen ein Flächenentzug über 5 % der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragen. Denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob die zur Verfügung stehenden Ersatzflächen den jeweiligen Betrieben angeboten werden können und ob sie für sie geeignet sind.</p>
193.	<i>Flächenentsiegelung</i>	Sämtliche Potenziale zur Flächenentsiegelung im Umfeld der Baumaßnahme wurden geprüft und soweit möglich genutzt.
194.	<b>12.2 - Nutzungsbeeinträchtigungen</b>	Soweit durch die geplante Baumaßnahme unwirtschaftliche Restflächen verbleiben, können diese bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf Antrag des Eigentümers von der Vorhabenträgerin übernommen werden. Der Erwerb dieser Flächen wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.
195.	<b>12.2.1 - Wegenetz</b>	Mit dem Neubau der A33-Nord wird eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur geschaffen. Im Einzelfall resultierende Umwege im untergeordneten Wegenetz sind vor dem Hintergrund der Verbesserung der Gesamtstruktur hinzunehmen. Am untergeordneten Verkehrswegenetz ergeben sich für den schwächeren Verkehrsteilnehmer im Vergleich zur Ursprungsplanung keine Änderungen.
196.	<i>Waldwege und abgeschnittene Straßen und Wege sind wieder ordnungsgemäß an ein vorh. Wegenetz anzuschließen</i>	Die durch die A33 zerschnittenen bzw. unterbrochenen Wegebeziehungen werden ersetzt. Diese sind i.d.R. für Langholztransporte ausgelegt und mit Ausweichstellen versehen.
197.	<i>größere landwirtschaftliche Fahrzeuge sind bei der Ausgestaltung der Verkehrswege und Brückenbauwerke zu berücksichtigen</i>	Alle vom Kfz-Verkehr nutzbaren Brückenbauwerke werden nach DIN-EN 1991-2 für das Lastmodell 1 bemessen. Somit sind auch die Belastungen aus Sonderfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 60 to (600 kN) berücksichtigt.
198.	<i>Hauptwirtschaftswege sind nach RLW auszubauen</i>	Die Dimensionierung der Wege, Durchfahrten und Bauwerke erfolgt gemäß Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW).
199.	<i>Bei der Wegeplanung sind Ausweichstellen zum Überholen von Fußgängern, Radfahrern und Führern von Elektrokleinstfahrzeugen vorzusehen</i>	Bei einstreifigen Verbindungswegen werden gem. RLW 40 m lange Ausweichstellen angelegt.
200.	<i>Wirtschaftswege, die als Baustraßen genutzt werden sollen, sind nach Beendigung der Baumaßnahmen in deren ursprünglichen Zustand herzustellen</i>	Die Zufahrt zur Baumaßnahme erfolgt i. d. R. über das öffentliche Straßennetz. Der Zustand der vom Baustellenverkehr genutzten Wege wird im Rahmen der Beweissicherung von einem öffentlich bestellten Gutachter vor Beginn der Baumaßnahme erfasst. Die laufende Reinigung und Wiederherstellung des vorab dokumentierten Urzustandes der genutzten Wege, ist Teil der Baumaßnahme.
201.	<b>12.2.2 - Umwege</b>	<p>Soweit sich die Wege für betroffene Landwirte durch die A33-Nord erheblich verlängern und damit Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden, haben diese einen Entschädigungsanspruch nach <u>§ 74 Abs. 2 VwVfG</u>.</p> <p>Dies ist der Fall, wenn die zusätzlichen Wegstrecken für den landwirtschaftlichen Betriebsablauf erheblich sind und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann. Sind diese Voraussetzungen gegeben, wird die Entschädigung gemäß den Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR19) berechnet.</p>
202.	<b>12.3 - Drainagen und Beregnung</b>	Eine Kreuzung der A33 von meist privat unterhaltener Gräben, Rohrleitungen und Drainagen, welche z.T. von lokaler Bedeutung sind, ist nicht ausgeschlossen. Von der Straßenbaumaßnahme betroffene Entwässerungseinrichtungen werden in gleicher Bauweise wie im Bestand wiederhergestellt und angeschlossen. Hierzu erfolgt im Rahmen der Beweissicherung, die von einem öffentlich bestellten Gutachter vor Beginn der Baumaßnahme durchgeführt wird, eine Bestandsaufnahme i.d.R. mit dem Eigentümer.
203.	<i>Der Vorhabenträger hat für sämtliche Schäden die Haftung zu übernehmen.</i>	Es wird sichergestellt, dass die vorhandenen Drainagesysteme funktionsfähig erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden. Technische Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem betroffenen Grundstückseigentümer geregelt.
204.	<b>12.4 - Böden (insb. Bodenschutzklausel) Verunreinigung</b>	Mögliche Beeinträchtigungen des Bodens und der weiteren Schutzgüter des UVPG werden in den Antragsunterlagen ausführlich behandelt. Durch die Maßnahmen 1.1 V und 1.2 V in Unterlage 9.4 werden Regelungen zur Vermeidung und Behebung von Bodenbeeinträchtigungen festgelegt.
205.	<i>Bewertung der Empfindlichkeiten der Böden gegenüber den vorhabenbezogenen Wirkfaktoren sind zu ergänzen</i>	Hinweise zur Verdichtungsempfindlichkeit können im Zusammenhang mit der zur Berücksichtigung aktueller Faunadaten erforderlichen Überarbeitung der Unterlagen mit aufgenommen werden. Eine Betrachtung der Empfindlichkeit gegenüber Erosion bringt für das vorliegende Vorhaben keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn, da es keinen dauerhaften Einfluss auf das Erosionsgeschehen hat.
206.	<b>12.5 - einzelbetriebliche Betroffenheiten und Existenzgefährdungen</b>	Der baubedingte Entzug von Grund und Boden führt bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben zu keiner Existenzgefährdung, wenn kein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke davon betroffen ist. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche wirken sich regelmäßig nicht aus (BayVGH vom 19.10.1993 – 8 A 93.40002). Denn geringere Flächenverluste können nach allgemeiner Erfahrung durch betriebliche Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Baulastträger wird in den

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Fällen, in denen ein Flächenentzug über 5 % der gesamten Nutzfläche der betroffenen Landwirte zu verzeichnen ist, Gutachten zur Feststellung einer evtl. Existenzgefährdung beauftragen. Denn zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob die zur Verfügung stehenden Ersatzflächen den jeweiligen Betrieben angeboten werden können und ob sie für sie geeignet sind.
207.	<b>12.6 - Flächeninanspruchnahme für Kompensationsmaßnahmen</b>	Um Eingriffe in das Privateigentum bzw. in landwirtschaftlich genutzte Flächen für Kompensationszwecke zu verringern, ist ein Teil der Kompensation auf Flächen geplant, die sich z.B. im Eigentum der Niedersächsischen Landesforsten befinden. Des Weiteren werden Flächen genutzt, die bereits von der Vorhabenträgerin erworben wurden oder im Rahmen von Kompensationspools von Privaten zur Verfügung gestellt werden. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass landwirtschaftliche Flächen in Trassennähe für eine Kompensation benötigt werden. Dies resultiert insbesondere aus den artenschutzrechtlichen Anforderungen des Bundesnaturschutzgesetzes, da hier ein räumlicher Zusammenhang zwischen Eingriff und Ausgleich gefordert ist.
208.	<b>12.7 - Wertverlust, Entschädigung, Übernahme</b>	Entschädigungszahlungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen den Beteiligten unter Beachtung von Art und Umfang der landwirtschaftlichen Nutzung und bauzeitlichen Inanspruchnahme geregelt.
209.	<i>Vom Vorhabenträger ist jeglicher Schaden und jegliche Beeinträchtigung auf der Fläche zu ersetzen...</i>	Bedingt durch den Bau der A33-Nord entstandene Schäden werden auf Kosten des Vorhabensträgers reguliert.
210.	<b>12.8 - Bewirtschaftungerschwernisse</b> <i>Restflächen sind schlechter zu bewirtschaften</i> <i>Arrondierungsschäden</i>	Sollten landwirtschaftliche Nutzflächen wie im vorliegenden Fall durch die Trassenführung angeschnitten bzw. durchschnitten werden, erfolgt die Berechnung der Wertminderung des Restgrundstücks nach den Entschädigungsrichtlinien Landwirtschaft (LandR 19).  Zur Ermittlung des Verkehrswertes der betroffenen Grundstücke wird rechtzeitig vor Beginn der Grunderwerbsverhandlungen beim Gutachterausschuss ein Verkehrswertgutachten in Auftrag gegeben. Der dort ermittelte Verkehrswert bildet die Grundlage des Entschädigungsangebotes. Die diesbezügliche Abwicklung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens und frühestens nach dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss.
211.	<i>Forstwirtschaftliche Bewirtschaftung der Wälder wird dauerhaft erschwert</i>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
212.	<i>Ausreichend Abstand der Anpflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
213.	<b>12.9 - Flurbereinigung</b>	Das Flurbereinigungsverfahren ist ein eigenständiges Verfahren, in dem eigene formelle und materielle Voraussetzungen gelten. Es kann durch die Planfeststellung weder beantragt, eingeleitet noch angeordnet werden.
214.	<b>12.9.1 Flurbereinigung</b>	Die Vorhabenträgerin sieht unter Berücksichtigung der lokalen Situation keine Notwendigkeit zur Durchführung eines Flurneuordnungsverfahrens. Begründung für den Verzicht auf ein Neuordnungsverfahren:  Etwa auf einer Länge von 30% verläuft die Trasse durch ein zusammenhängendes Waldgebiet. Hier ergeben sich keine Vorteile durch Neuordnungsverfahren.  Im Planungsraum wurden in der jüngeren Vergangenheit bereits verschiedene Neuordnungsverfahren durchgeführt. Somit sind die klassischen Ziele einer Neuordnung bereits in einem hohen Maße umgesetzt und es verbleibt nur wenig Optimierungspotential.  Durch die abgeschlossenen Verfahren wurde das Wege- und Gewässernetz - bei großräumiger Betrachtung – bereits an die aktuellen Erfordernisse angepasst.
215.	<i>Aufhebung von vorh. Wegen und Neuanlage von Ersatzwegen ließen entstehende unwirtschaftliche Teilflächen wirksam mildern</i>	Aus Sicht der Antragstellerin wurden die Hinweise der o.a. 1. Facharbeitskreissitzung angemessen berücksichtigt. Die in der Anlage „beispielhaft“ dargestellten Ersatzwege können in die Planung aufgenommen werden. Für die Antragstellerin ist allerdings nicht ersichtlich, welche weiteren Bereiche aus Sicht des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems zu überarbeiten sind.
216.	<b>12.10 - Ersatzflächen</b>	Der Baulastträger bemüht sich, für landwirtschaftliche Haupterwerbsbetriebe Ersatzflächen zu beschaffen und zur Verfügung zu stellen. Berechtigte Entschädigungsansprüche werden im Rahmen eines der Planfeststellung nachgeordneten Verfahrens geregelt.
217.	<b>12.11 – Zufahrten werden erschwert bzw. unmöglich gemacht</b>	Die Zuwegungen zu den Flurstücken werden auch nach Verwirklichung der Baumaßnahme sichergestellt.
218.	<i>Feldzufahrten sind in Abstimmung mit Bewirtschafter bzw. Flächeneigentümer zu regeln</i>	Vorhandene Feld- und Grundstückszufahrten, die durch die Baumaßnahme nachteilig beeinflusst werden, werden wiederhergestellt, so dass die Erreichbarkeit aller Flächen sichergestellt wird. Diesbezüglich vorgetragene Einwendungen oder Hinweise der Eigentümer werden im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.
219.	<b>13. Immissionen (Betrieb)</b>	
220.	<b>13.1 - Lärm</b>	Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).  Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.  Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle) hergestellt werden.



1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Dies gilt nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, kommen somit passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.
221.	<b>13.1.1 - Verkehrslärm</b>	
222.	<b>13.1.1.1 - Immissionsgrenzwerte</b> <b>13.1.1.2 – Gebietsnutzungen</b>  <i>Es wurden nur die Isophonen ab 54 dB(A) ermittelt, aber nicht relevanter Lärm darunter, insbesondere ab 40 dB(A) nachts</i>	Die Isophonen wurden entsprechend der Anforderungen der DIN 18005 und der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Baunutzungen ausgewählt.
223.	<i>Einhaltung eines wohngebietsverträglichen Höchstlärms von 40 dB (A) wird gefordert</i>	Die Immissionsgrenzwerte in der rechtlich geltenden 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für reine und allgemeine Wohngebiete sind auf 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts festgesetzt.
224.	<b>13.1.1.3 - Schallberechnung</b>	<p>Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die prognostizierten Verkehrsstärken auf der A33. Als Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Daten dienten die Ergebnisse aus dem Modell Niedersachsen. Der betrachtete Prognosefall 2030 beinhaltet das Straßennetz für das Jahr 2030 einschl. alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs.</p> <p>Die Ermittlung der zu erwartenden Lärmpegel an der A 33 wurden für die betroffenen Wohngebäude, wie in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vorgesehen und auf der Grundlage der Richtlinie „Lärmschutz an Straßen – RLS 90 – ermittelt.</p> <p>In der Praxis wird, nach der vollständigen Digitalisierung der ortsspezifischen Besonderheiten (Topographie, Lage und Höhe der geplanten bzw. zu ändernden Straße, Häuser, Wälle, Wände etc.) und der Ermittlung und Eingabe des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) als Mittelwert für alle Tage des maßgebenden Prognosejahres (hier: 2030), einschließlich der LKW Anteile, eine Berechnung mit einem hochleistungsfähigen Computerprogramm (hier: SoundPLAN Version 7.0) durchgeführt.</p> <p>Diese Verfahrensweise wird bundesweit angewandt und wurde durch führende Forschungsinstitute und durch das Bundesumweltamt auf seine Realitätsnähe geprüft und bestätigt.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass die Verkehrslärmemission und die Verkehrslärmimmissionen zu berechnen sind.</p>
225.	<b>13.1.1.4 - Aktiver Schallschutz</b>  <i>Forderung nach dem Bau einer Lärmschutzwand</i>  <i>Wohnort muss verlassen werden, da kein Lärmschutz vorgesehen ist</i>  <i>Lärmschutzmaßnahmen für Icker sind unzureichend</i>	<p>Die gesetzlichen Regelungen für die Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Straßen finden sich in §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV).</p> <p>Hier ist rechtsverbindlich festgelegt, dass beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Hierzu hat der Gesetzgeber mit der 16. BImSchV entsprechend der jeweiligen Gebietsnutzung Immissionsgrenzwerte erlassen, die bei Straßenneubaumaßnahmen nicht überschritten werden dürfen. Im Falle einer Grenzwertüberschreitung haben die Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, die in der Regel durch aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände/-wälle), in Einzelfällen jedoch auch mit passiven Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) hergestellt werden.</p> <p>Dies gilt nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten werden kommen somit passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) zur Ausführung.</p> <p>Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß §41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. Es ist durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten.</p> <p>Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch den Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar macht.</p> <p>Die Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzwürdigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der Betroffenen sowie das Ausmaß der für die prognostizierten Grenzwertüberschreitungen.</p> <p>Innerhalb der einzelnen Gebiete sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall).</p> <p>Sofern kein Neubau bzw. keine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße erfolgt, steht dem Straßenbaulastträger die Möglichkeit der Lärmsanierung bei Überschreiten der Lärmsanierungswerte zur Verfügung. Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmsanierung besteht nicht.</p>
226.	<b>13.1.2 - Gesamtlärm</b>	Zur Forderung nach Einbeziehung der vorhandenen Lärmbelastung ist festzustellen, dass die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen auf der Grundlage von § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorgenommen worden ist. In § 3 – 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS – 90“ zu erfolgen. Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Diese Vorgabe ist durch höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt worden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
227.	<b>13.1.3 - Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz (Frankenschneidwegentscheidung)</b>	Die Auswirkungen der Baumaßnahme auf das nachgeordnete Straßennetz wurde untersucht und als Unterlage 17.1.4 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt. Der in Folge einer Straßenbaumaßnahme ausgehende Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen ist zu berücksichtigen, ist die Zunahme des Emissionspegel größer als 0,2 dB(A), wurden für diese Bereiche weitere Untersuchungen durchgeführt.  Der Streckenabschnitt ... weist eine Verkehrszunahme < 5% durch die A33-Nord auf, der Emissionspegel ändert sich dadurch um ≤ 0,2dB(A). Diese unerhebliche Änderung ist nicht näher zu untersuchen.
228.	<b>13.1.4 - Forderung nach Umsetzung der Schutzmaßnahmen</b>	Es ist vorgesehen, die Schallschutzmaßnahmen der Planfeststellungsunterlagen im Zuge der Baumaßnahme umzusetzen.
229.	<b>13.2 - Luftschadstoffe</b>  <i>Schadstoffausstoß auf anliegende landwirtschaftliche Flächen</i>	Für den Neubau der A33 ist auf der Grundlage der einschlägigen Vorschriften eine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt und als Unterlage 17.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt worden. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden.  Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass der geplante Lückenschluss der A 33 mit der A 1 mit einer gewissen Zunahme der Immissionen entlang der geplanten Trasse verbunden ist. Dies führt vereinzelt zu moderaten Zunahmen der Immissionen an den zur geplanten A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden. An den zu bereits bestehenden Abschnitten der A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden führt die planungsbedingte Verkehrszunahme ebenfalls zu einer gewissen Zunahme der Immissionen. Dabei unterschreiten die prognostizierten Immissionen deutlich die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> und PM <sub>2.5</sub> ; damit sind keine Konflikte mit den Grenzwerten zu erwarten. Die Umsetzung der Planung ist aus lufthygienischer Sicht nicht abzulehnen.
230.	<i>Bei der Luftgüte wurde nicht berücksichtigt, dass ein Teil des Mehrverkehrs ohne den Lückenschluss durch die Innenstadt fahren würde</i>	Das Luftschadstoffgutachten wurde nach den gesetzlichen Vorgaben und den anerkannten Regeln der Technik erstellt.
231.	<i>Geplante Baugebiete sollen berücksichtigt werden</i>	Für den Neubau der A33 ist auf der Grundlage der einschlägigen Vorschriften eine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt und als Unterlage 17.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt worden. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden.  Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass der geplante Lückenschluss der A 33 mit der A 1 mit einer gewissen Zunahme der Immissionen entlang der geplanten Trasse verbunden ist. Dies führt vereinzelt zu moderaten Zunahmen der Immissionen an den zur geplanten A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden. An den zu bereits bestehenden Abschnitten der A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden führt die planungsbedingte Verkehrszunahme ebenfalls zu einer gewissen Zunahme der Immissionen. Dabei unterschreiten die prognostizierten Immissionen deutlich die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> und PM <sub>2.5</sub> ; damit sind keine Konflikte mit den Grenzwerten zu erwarten. Dies gilt auch für Bereich des kurz vor Beschluss stehenden Baugebietes an der Windthorststraße.
232.	<i>verwendete Winddaten sind veraltet</i>	Für den Neubau der A33 ist auf der Grundlage der einschlägigen Vorschriften eine luftschadstofftechnische Untersuchung aufgestellt und als Unterlage 17.2 den Planfeststellungsunterlagen beigelegt worden. Die Untersuchung gibt Auskunft darüber, inwieweit die angrenzenden Gebiete durch Luftschadstoffe aus dem Straßenverkehr betroffen sein werden.  Aus lufthygienischer Sicht ist festzuhalten, dass der geplante Lückenschluss der A 33 mit der A 1 mit einer gewissen Zunahme der Immissionen entlang der geplanten Trasse verbunden ist. Dies führt vereinzelt zu moderaten Zunahmen der Immissionen an den zur geplanten A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden. An den zu bereits bestehenden Abschnitten der A 33 nächstgelegenen Wohngebäuden führt die planungsbedingte Verkehrszunahme ebenfalls zu einer gewissen Zunahme der Immissionen. Dabei unterschreiten die prognostizierten Immissionen deutlich die nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerte für NO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> und PM <sub>2.5</sub> ; damit sind keine Konflikte mit den Grenzwerten zu erwarten. Dies gilt auch für Bereich des kurz vor Beschluss stehenden Baugebietes an der Windthorststraße.
233.	<i>Modellrechnung mit Hbefa 4.1</i>	Die Auswirkungen der neuen Emissionsdatenbank für den Kfz-Verkehr Hbefa 4.1 wurden in den aktualisierten lufthygienischen Aussagen vom 03.06.2020 aufgezeigt. Diese Aktualisierung war Bestandteil der Auslegung.
234.	<i>Luftschadstoffbelastung wird unterschätzt, da die prognostizierten Verkehre fehlerhaft sind und keine kumulative Erörterung der Einträge durchgeführt wurde</i>	Die Schadstoffhintergrundbelastung, durch Überlagerung von Immissionen aus Industrie, Hausbrand, nicht detailliert betrachtetem Nebenstraßenverkehr und weiter entfernt fließendem Verkehr sowie überregionalem Ferntransport von Schadstoffen, wurde in der Unterlage 19.5 Punkt 4.4 erläutert und ist im Luftschadstoffgutachten berücksichtigt.
235.	<b>13.3 - Sonstige Immissionen</b> <i>Straßenverkehr erzeugt Schadstoffe, die als wassergefährdend einzustufen sind</i>	Grundsätzlich erfolgen bei Straßen über Stäube und Spritzwasser Schadstoffeinträge in den Straßenrandbereich, welche aber ausgenommen Chlorid überwiegend durch Vegetation und Boden zurückgehalten werden. Die möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser wurden im Fachbeitrag WRRL beurteilt. Für Schwermetalle und Nährstoffe wurde dabei ermittelt, dass sich die Konzentrationen im Grundwasser sich nicht messbar ändern werden. Für Chlorid ist eine Erhöhung der Konzentration im Grundwasserkörper um 1,74 mg/l zu erwarten, welche angesichts der vorhandenen Chloridkonzentrationen im Grundwasser bspw. an der Messstelle Nr. 1100003123 - Br. 3 Powe von 20,0 mg/l (vgl. Kapitel 3.2.2) nicht zu einer Überschreitung des Schwellenwerte nach der GrwV von 250 mg/l führt.  Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen enthält das Maßnahmenblatt 1.8 V geeignete Vorgaben. Im Trinkwasserschutzgebiet sind darüber hinaus die Vorgaben der RiStWag zu berücksichtigen.  Weitere hydrogeologische Untersuchungen werden nicht als erforderlich erachtet. Die hydrogeologische Situation des Trinkwasserschutzgebietes ist durch die zur Schutzgebietsausweisung erstellten Unterlagen hinreichend bekannt.
236.	<b>13.4 - Gesundheitsgefährdungen, Belästigungen durch Lärm und Abgase</b>	Eine Gesundheitsgefährdung besteht nach höchstrichterlicher Rechtsprechung dann, wenn die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		<p>Zur Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen ist eine Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") vorzunehmen. Diese ist dabei im Hinblick auf diese Maßnahme nur erforderlich, wenn der neue (oder zu ändernde) Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht geht in gefestigter Rechtsprechung davon aus, dass eine Gesundheitsgefährdung für Wohngebiete gegeben ist, wenn der für den Planfall prognostizierte Belastungswert oberhalb von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts liegt.</p> <p>Pegel oberhalb von 70/60 dB(A) (Tag/Nacht) treten (alleine aus der A 33) im Nahbereich der Strecke in einem Abstand von 39 m (Tag) bzw. 78 m (N) auf. Sofern in solchen Bereichen schützenswerte Bebauung vorhanden ist, soll mit Hilfe der in §§ 41 ff. BImSchG vorgesehenen Schutzmaßnahmen der Verkehrsweg gerade ermöglicht werden. Ein darüberhinausgehender Schutz, beispielsweise in Form von Bereichen, in denen geringere Schallpegel nicht überschritten werden, ist im Rahmen der geltenden gesetzlichen Grundlagen nicht vorgesehen.</p>
237.	<p><b>13.5 - Klimaziele</b> Die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Klimaziele wurden nicht untersucht. Die klimapolitischen Ziele werden missachtet.</p>	<p>Im Zuge der Unterlagenaktualisierung wurde zur Berücksichtigung der Zwecke und Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ein zusätzlicher Fachbeitrag Klimaschutz (Unterlage 21.2) erstellt, welcher die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen ermittelt und als Grundlage für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde dient.</p>
238.	<p><b>13.6 - Frischluftzufuhr</b></p>	<p>Das Kaltlufteinzugsgebiet des Sandbachtals wird kleinflächig durch das Vorhaben tangiert. Die A33 führt zu keinen relevanten nachteiligen klimatischen Effekten. Der Niederungsbereich der Ruller Flut (Oberlauf der Nette) wird mehr als 2 km oberhalb der Ortschaft Rulle gequert. Nachteilige klimatische Auswirkungen auf die Ortschaft Rulle oder den Norden Osnabrücks sind ausgeschlossen, sh. Unterlage 19.1.1, Kap. 5.2.5.</p>
239.	<p><i>Bei dem Verlust der Frischluft muss die Leitbahnfunktion mitberücksichtigt werden</i></p>	<p>Die Bewertung der Kaltluftminderung ist nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Eine zusätzliche stadtklimatische Modellrechnung ist nicht erforderlich.</p>
240.	<p><i>Stadtklimatische Betrachtung/Modellrechnung wird gefordert</i></p>	<p>Hinsichtlich der stadtklimatischen Aspekte wird bemängelt, dass im Bereich des Sandbachtals die z. T. in Dammlage (mit Lärmschutzwall und —wand) liegende A33 nicht als Ausbreitungshindernis quer zur Frischluftleitbahn in Betracht gezogen wird. Dieser Umstand erklärt sich aus der Lage der Trasse am Hochpunkt des Tals. Unter Berücksichtigung der Einzugsgebiete der Oberflächengewässer lässt sich erkennen, dass die Trasse im Bereich einer kleinen Wasserscheide verläuft. Kaltluftabflüsse in das Sandbachtal werden daher nicht unterbunden. Das Erfordernis zusätzlicher stadtklimatischer Berechnungen oder einer Aufständigung der Trasse wird daher nicht gesehen.</p>
241.	<p><b>14. Bauausführung / Baustellenverkehre</b></p>	
242.	<p><i>Radwegrouten müssen während der Bauphase gut ausgeschildert umgeleitet werden</i></p>	<p>Die nachfolgend beschriebenen Routen kreuzen die Trasse der A33 Nord.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Radroute der Megalithkultur kreuzt die A33 Nord im Bereich des Weges „An der Ruller Flut“. Die Wegeverbindung wird an dieser Stelle unterbrochen. Die Routenführung muss in diesem Bereich verlegt werden.</li> <li>• Die Hufeisenroute wird an der Straße „Hinter dem Felde“ in Icker gekreuzt. Die Straße wird über die A 33 Nord geführt. Somit ergeben sich keine Auswirkungen auf diese Routenführung.</li> <li>• Die GartenTraum-Tour führt im Trassenbereich vom „Eschkötterweg“ auf den „Power Weg“ und dann auf die „Holtstraße“. Im Bereich der „Holtstraße“ wird die Route von der Trasse der A 33 Nord unterbrochen. Die Routenführung kann zukünftig direkt vom „Eschkötterweg,“ zur Holtstraße erfolgen.</li> <li>• Die „Osning-Route“ kreuzt die Trasse der A33 Nord im Bereich der „Haster Straße“, welche hier unterfährt wird. Dadurch ergeben sich keine Auswirkungen auf diese Routenführung der Osning-Route.</li> </ul> <p>Vor Baubeginn erfolgen Abstimmungen mit der TOL bzgl. möglicher neuen Routenführungen und der Beschilderung.</p>
243.	<p><i>Sämtliche Kosten für die Umleitungen sind durch den Verursacher zu tragen</i></p>	<p>Die Kosten für die Wiederherstellung der Beschilderung wird nach dem Verursacherprinzip von der Vorhabenträgerin übernommen.</p> <p>Kosten für die Aktualisierung von Informations- und Kartenmaterial gehören nicht dazu.</p>
244.	<p>Entschädigungen, Beeinträchtigung während Bau</p>	<p>Zur Herstellung der Straße werden Arbeitsstreifen entlang der Straße benötigt. Diese werden nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens wieder der ursprünglichen Nutzung zur Verfügung gestellt und sind dementsprechend in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.</p> <p>Die Belastung der Grundstücke ist für die Betroffenen zumutbar. Hierfür steht den Grundstückseigentümern (ggf. Pächtern) eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Die Einzelheiten werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in den Grunderwerbsverhandlungen bzw. im anschließenden Entschädigungsverfahren geklärt.</p>
245.	<p><b>15. Wasserrechtliche und wasserwirtschaftliche Belange</b></p>	
246.	<p><b>15.1 - Entwässerungskonzept Straße</b> <i>erneute Beteiligung mit vollständigen und prüffähigen Unterlagen wird erwartet (Ausführungsplanung)</i></p>	<p>Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wird die vorliegende Planung rechtlich festgelegt. Detaillierte Ausführungsunterlagen werden erst nach dem Planfeststellungsverfahren erstellt. In der Ausführungsplanung können nur unwesentliche Änderungen erfolgen.</p> <p>Aufgrund inzwischen neu eingeführter „Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21)“ und neuer KOSTRA-Regenreihen werden die wassertechnischen Unterlagen aktualisiert und erneut ausgelegt.</p>
247.	<p><i>die Neuordnung der Flächenentwässerung inkl. der erforderlichen Retentionsbodenfilter und Versickerungsanlagen sollten bereits vor Beginn der Baumaßnahme abgeschlossen sein</i></p>	<p>Die Neuordnung der Flächenentwässerung inkl. der Herstellung der Retentionsbodenfilter und Versickerungsbecken erfolgt soweit möglich vor Baubeginn.</p> <p>Zusätzlich siehe Stellungnahme zum nachfolgenden Punkt T01.19.</p>

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
248.	<i>Beim Auffahren des Einschnittes ist mit Stauwasser zu rechnen</i>	Stauwasser und Grundwasser sind unterschiedliche Begriffe. Stauwasser ist ein oberflächennahes, zeitweilig auftretendes, frei bewegliches Bodenwasser, dessen Abfluss ins Grundwasser durch eine Stauwassersohle gehemmt ist.  Für die planmäßige Versickerung von Niederschlagswasser liegen meist ungünstige Verhältnisse vor, weshalb das Niederschlagswasser über Mulden und Leitungen zu Regenwasserbehandlungsanlagen geleitet wird.
249.	<i>Aufgrund des einfallendes Schichtenwassers und dessen Ableitung kann es zu nachteiligen Veränderungen insbesondere während der Bauphase kommen</i>	Die Vorhabenträgerin wird sich mit der unteren Wasserbehörde über Vorkehrungen zum anfallenden Schichtenwasser während der Bauphase abstimmen.
250.	<i>Hydraulischer Nachweis der Kreuzungsbauwerke fehlt</i>	Die Kreuzungsbauwerke werden als Rahmendurchlässe bzw. Rahmenbrücken ausgeführt. Die Festlegung der Querschnittabmessungen erfolgte nach naturschutzfachlichen und unterhaltungstechnischen Erfordernissen, dabei erfolgten keine Einengungen der Durchflussquerschnitte. Wegen unveränderter Durchflussquerschnitte wurde auf einen konkreten hydraulischen Einzelnachweis der Gewässerkreuzungen verzichtet.  Für den Verlegungsabschnitt der „Ruller Flut“ wurde ein hydraulischer Nachweis erstellt, sb. Unterlage 18.5, Anlage 2, Ziffer 4.
251.	<i>es fehlen gewässerseitige Untersuchungen, Detailpläne und hydraulische Berechnungen</i>	Die Unterlage 18.2.7 ("Bemessung offenes Gerinne nach RAS-Ew") wurde als Deckblattunterlage nachgereicht. Die entsprechenden Berechnungen sind erfolgt und die erforderlichen Nachweise sind erfüllt.
252.	<i>Keine abschließende Beurteilung der wasserwirtschaftlichen Kreuzungsbauwerke möglich</i>	Im BAST Forschungsprojekt FE-Nr. 05.0168/2011/GRB (2014) „Beurteilung der Bemessung von Straßenentwässerungseinrichtungen nach RAS-Ew und RiStWag vor dem Hintergrund veränderter Temperatur- und Niederschlagsereignisse durch den Klimawandel in Deutschland bis zum Jahr 2100“ wurde nachgewiesen, dass die für die Bemessung von Ableitungselementen durch den Klimawandel kein Anpassungsbedarf besteht, da in den einfachen Bemessungsverfahren ausreichend Sicherheiten enthalten sind.
253.	<i>Prüfung der Erlaubnisfähigkeit einer wasserhaltungsbedingten Grundwasserabsenkung im Rahmen der Ausführungsplanung nicht zugestimmt werden</i>	Relevante Grundwasserabsenkungen sind lediglich in der Einschnittslage im Bereich des Wiehengebirges zu erwarten und wurden angemessen im Fachbeitrag WRRL berücksichtigt. Ansonsten sind Grundwasserhaltungen lediglich kleinräumig bei der Gründung von Brückenpfeiler in Niederungsbereichen, d.h. im Bereich der Ruller Flut nicht auszuschließen. Grundwasserabsenkungen sind hier allenfalls kleinräumig möglich und nur von vorübergehender Dauer, so dass Beeinträchtigungen bzw. ein temporäres Trockenfallen von Gewässern nicht zu erwarten sind. Die bei Wasserhaltungsmaßnahmen für Pfeilergründungen anfallenden Mengen weisen zudem i.d.R. nicht den Umfang auf, dass eine hydraulische Stoßbelastung im Gewässer hervorgerufen wird.  Durch Maßnahmen 1.9 V „Ordnungsgemäße Entwässerung und Wasserhaltung“ werden die befürchteten Sediment- und Schadstoffeinträge in Gewässer vermieden. Diese Maßnahme greift in gleicher Weise für die Einleitung von Schichtenwasser.
254.	<i>Mulden, Gräben und Leitungen sollen auf 1-jähriges Ereignis bemessen werden.</i>	Die Annahmen wurde anhand der zur Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen gültigen RAS-EW getroffen. Auch in der inzwischen neu eingeführten REwS (Ausgabe 2021) wird auch ein 1-jähriges Ereignis für die Bemessung angenommen.  Im BAST Forschungsprojekt FE-Nr. 05.0168/2011/GRB (2014) „Beurteilung der Bemessung von Straßenentwässerungseinrichtungen nach RAS-Ew und RiStWag vor dem Hintergrund veränderter Temperatur- und Niederschlagsereignisse durch den Klimawandel in Deutschland bis zum Jahr 2100“ wurde nachgewiesen, dass die für die Bemessung von Ableitungselementen durch den Klimawandel kein Anpassungsbedarf besteht, da in den einfachen Bemessungsverfahren ausreichend Sicherheiten enthalten sind.
255.	<i>es ist ein Monitoringkonzept für die Bauphase und Betrieb der A 33 zu erarbeiten</i>	Ein vorhabenbezogenes Gewässermonitoring während Bauphase und Betrieb wird angesichts der geringen Auswirkungen als nicht notwendig erachtet. Die laufende Überwachung der OWK an den repräsentativen Messstellen wird als ausreichend erachtet.
256.	<b>15.1.1 - Gefährdung von Grundwasser</b> <i>Infiltration von Schadstoffen ins Grundwasser und dessen Beeinträchtigung kann nicht ausgeschlossen werden</i>	Grundsätzlich erfolgen bei Straßen über Stäube und Spritzwasser Schadstoffeinträge in den Straßenrandbereich, welche aber ausgenommen Chlorid überwiegend durch Vegetation und Boden zurückgehalten werden. Die möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser wurden im Fachbeitrag WRRL beurteilt. Für Schwermetalle und Nährstoffe wurde dabei ermittelt, dass sich die Konzentrationen im Grundwasser sich nicht messbar ändern werden. Für Chlorid ist eine Erhöhung der Konzentration im Grundwasserkörper um 1,74 mg/l zu erwarten, welche angesichts der vorhandenen Chloridkonzentrationen im Grundwasser bspw. an der Messstelle Nr. 1100003123 - Br. 3 Powe von 20,0 mg/l (vgl. Kapitel 3.2.2) nicht zu einer Überschreitung des Schwellenwerte nach der GrwV von 250 mg/l führt.
257.	<i>Herstellung der RRB und Neuordnung der Flächenentwässerung vor Baubeginn</i>	Die Neuordnung der Flächenentwässerung inkl. der Herstellung der Retentionsbodenfilter und Versickerungsbecken erfolgt soweit möglich vor Baubeginn.  Zusätzlich siehe Stellungnahme zum nachfolgenden Punkt T01.17.
258.	<i>Gefahr von massiven Sedimenteinträgen in Gewässer und einer hydraulischen Mehrbelastung</i>	Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen enthält das Maßnahmenblatt 1.8 V geeignete Vorgaben. Im Trinkwasserschutzgebiet sind darüber hinaus die Vorgaben der RiStWag zu berücksichtigen. So ist im Maßnahmenblatt u.a. festgelegt, das Ufer und Gewässerränder im Bereich von Gräben und Flüssen vor baubedingten Auswirkungen zu sichern sind, nicht befahren werden dürfen und Bauzäune im Bereich von Gewässern mit einer Erosionsschutzsperre zu versehen sind, um eine mögliche bauzeitliche Verschlechterung der Wasserqualität durch Einspülen von Erdstoffen etc. zu verhindern. Mögliche hydraulische Mehrbelastungen durch die baubedingten Flächeninanspruchnahme, d.h. durch Baustraßen und Baufeld werden im Zusammenhang mit der Aktualisierung der Unterlagen genauer abgeschätzt und soweit erforderlich geeignete Maßnahmen vorgesehen. Insgesamt sind die Befürchtungen rein hypothetischer Natur.
259.	<i>Aussagen zu möglichen Auswirkungen der Maßnahme auf das Grundwasser im Allgemeinen sowie das geschützte Trinkwasser im Wasserschutzgebiet Belm-Nettetal fehlen</i>	Das Trinkwasserschutzgebiet wurde im Rahmen der Planung angemessen berücksichtigt. So erfolgen der Bau-, die Ausgestaltung des Straßenbauwerks sowie der Betrieb der Straße entsprechend den Anforderungen der RiStWag. Die RiStWag gelten für geplante sowie um- und auszubauende Straßen in Wasserschutzgebieten und wurden speziell entwickelt, um vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung zu vermeiden. Im Arbeitskreis "Straßen in Wasserschutzgebieten", der die RiStWag erarbeitet hat, haben Vertreter der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Beauftragte der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und der Deutschen Vereinigung des Gas- und Klimaschutz. Bei Anwendung dieser Richtlinie ist daher ein hinreichender Schutz des Trinkwasserschutzgebietes gewährleistet. Bei Bedarf können Erläuterungen ergänzt werden, welche Maßnahmen gem. RiStWag in den einzelnen Schutzzonen durchgeführt werden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
260.	<i>Grundwasserneubildung vermindert sich</i>	Die Auswirkungen der Versiegelung auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers wurden im Fachbeitrag WRRL betrachtet und eine maximal anzunehmende Verminderung der Grundwasserneubildung von 0,12 % für den betroffenen Grundwasserkörper ermittelt, die deutlich unterhalb der natürlichen Schwankungen liegt und daher nicht als relevante Verschlechterung gewertet wurde. Eine Anlage von Geländeeinschnitten erfolgt im Trinkwasserschutzgebiet nicht. Die mögliche Betroffenheit von Hausbrunnen wurde im Baugrundgutachten beurteilt und keine relevanten Beeinträchtigungen prognostiziert.
261.	<i>Die Teilstellungnahme 2 "Grundwasser" des GLD wird separat zugesendet</i>	Auf die Teilstellungnahme 2 „Grundwasser“ erfolgt eine gesonderte Erwiderung.
262.	<i>Stellungnahme NLWKN geht separat zu</i>	Auf die Stellungnahme des NLWKN erfolgt eine gesonderte Erwiderung.
263.	<i>Mögliche Einflüsse auf die Grundwasserkörper sind durch ein intensives Monitoring zu Beginn, während und nach der Bauphase über min. einen Zeitraum von 10 Jahren zur verfolgen und zu beweisichern</i>	Die Anforderungen der RiStWag beziehen sowohl die Ausgestaltung des Straßenbauvorhaben sowie den Bau und wurden von ausgewiesenen Experten speziell zum Schutz von Trinkwasserschutzgebieten entwickelt. Es gibt daher keinen Grund zur Annahme, dass diese Anforderungen nicht ausreichend sind um das Trinkwasserschutzgebiet vor Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu bewahren.  Ein 10-jähriges Monitoring wird daher nicht als erforderlich erachtet.
264.	<i>Weitere besondere Schutzmaßnahmen zur Reduzierung der Nitratgehalte im Grundwasser sind vorgeschrieben</i>	Die Stickstoffaufbringung aus organischen und organisch-mineralischen Düngemitteln beträgt in der Stadt Osnabrück 126 kg/ha/a und im Landkreis Osnabrück 150 kg/ha/a (Landwirtschaftskammer Niedersachsen 2020). Im TWSG gelten zusätzliche Anforderungen. Hier dürfen gemäß TWSG –Verordnung bspw. nur 120 kg/ha/a organischer Düngemittel aufgebracht werden, wenn die durchschnittliche Nitratkonzentration im Rohwasser des Vorjahres 40 mg/l überschreitet. Hinzu kommen atmosphärische Stickstoffdepositionen in einer Größenordnung von 22 kg/ha/a ( <a href="https://gis.uba.de/website/depo1">https://gis.uba.de/website/depo1</a> ). Insgesamt sind damit im Landkreis Osnabrück auf Landwirtschaftsflächen Stickstoffeinträge von über 170 kg/ha/a gegeben. Durch die A 33 sind überschlägig in einem Bereich vom Trassenrand bis ca. 250 m rd. 2,5-0,6 kg/ha/a (Durchschnitt 1,6 kg/ha/a, hier wurde vereinfacht ein linearer Abfall der Deposition angenommen was zu einer Überschätzung des Wertes führt) an Stickstoffdepositionen zu erwarten. Insgesamt ergibt dies bei rd. 2.800m Trassenlänge im Gebiet und 2x 250m Wirkzone einen Gesamteintrag von 224 kg/a. Durch die Trasse der A 33 einschließlich Dammböschungen werden rd. 12 ha der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Wird hier eine Düngemenge von 120 kg/ha/a angesetzt entspricht dies bereits einer Verminderung der Stickstoffeinträge um 1440 kg/a. Die betriebsbedingten Stickstoffeinträge der Trasse sind also irrelevant.
265.	<b>15.1.2 - Beeinträchtigung der Wasserqualität</b>	
266.	<i>Gefährdung während der Bauphase ist nicht nachvollziehbar. Verweise auf Bauausführung ist nicht ausreichend.</i>	Beim Bau der A33 Nord wird durch Auflagen für die bauausführende Firma sichergestellt, dass das Erdreich / das Grundwasser vor Schadstoffeinträge geschützt wird.  Unter Beachtung der im Folgenden genannten normierten technischen und organisatorischen Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements, ist sowohl in Bezug auf Baustelleneinrichtung und Baustofflager als auch bei der Baudurchführung sichergestellt, dass durch Lagerung, Transport und Umgang mit Stoffen sowie durch die Arbeiten, vor allem durch Geräte- und Maschineneinsatz, keine Verunreinigungen des Bodens und der Gewässer erfolgt: ATV-DIN 18 299 - Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen - Allgemeine Regelungen für Bauarbeiten jeder Art; ATV-DIN 18 300 - Erdarbeiten; ATV-DIN 18 305 – Wasserhaltungsarbeiten; ATV DIN 18320 - Landschaftsbauarbeiten; sowie Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für: den Bau von Entwässerungseinrichtungen im Straßenbau (ZTV Ew-StB); Erdarbeiten im Straßenbau (ZTV E-StB); Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau (ZTV La-StB 05).  Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, z.B. Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln, ist in der Anlagenverordnung für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen geregelt (BMUB).
267.	<i>Beeinträchtigungen des Entwässerungssystems</i>	Dass die Neuordnung der Flächenentwässerung inkl. der erforderlichen Retentionsbodenfilter und Versickerungsanlagen bereits im Wesentlichen vor Beginn der Baumaßnahme abgeschlossen sein soll, ist gemäß der technischen Planung bereits vorgesehen und muss daher nicht zwingend noch einmal zusätzlich als Vermeidungsmaßnahmen in den Maßnahmenblättern aufgenommen werden. Im Übrigen handelt es sich bei den Vorflutern im Vergleich zu anderen Gewässern weder um ein besonders sensibles noch um ein intaktes Gewässersystem. Die als Vorfluter genutzten Oberflächenwasserkörper sind durch die zuständigen Wasserbehörden zumeist als erheblich verändert und mit unbefriedigendem ökologischem Potenzial bewertet worden.
268.	<i>Betrachtung der stofflichen Relevanz wird auf Basis der neuen technischen Regeln erforderlich</i>	Die DWA-A 102 erschien im Dezember 2020 und stand im Bearbeitungszeitraum nicht zur Verfügung. Die Nachweisführung mit der DWA-A 102 wird ergänzt.
269.	<b>15.1.3 - Trinkwasserschutzgebiet</b> <i>Trinkwassergewinnung ist gefährdet</i>	Aufgrund der Durchschneidung der Wasserschutzgebiete sind Maßnahmen nach den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten –RiStWag-Ausgabe 2016“ vorgesehen worden (s. Unterlage 6, Blatt 4). Eine Gefährdung des Grundwassers ist dadurch weitestgehend minimiert.
270.	<i>Geeignete gegensteuernde Maßnahmen aufgrund hoher Nitratgehalte sind zu treffen</i>	In dem von der Trasse gequerten Bereich sind insbesondere Braunerden und Pseudogleye vorherrschend aber keine stark humosen Böden (Niedermoor, Hochmoor) bei denen umbruchsbedingt eine starke Stickstofffreisetzung zu erwarten wäre. Die Böden im Trassenbereich sind zudem überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt, d.h. werden ohnehin regelmäßig gepflegt. Gemäß Maßnahmenblatt 1.1 V wird der Oberboden vor Baubeginn abgeschoben und entsprechend DIN 18915 sachgerecht in Mieten zwischengelagert und begrünt. Relevante Stickstoffausträge sind dabei nach derzeitigem Kenntnisstand auch aufgrund der begrenzten Dauer der Lagerung nicht zu erwarten. Vorsorglich kann aber angeboten werden, die Bodenmieten außerhalb des TWSG anzulegen.
271.	<i>Absetzbecken sind nicht ausreichend vorhanden und zu gering dimensioniert</i>	Bei den genannten Absetzbecken handelt es sich im eigentlichen Sinne um Geschiebeschächte mit einem Dauerstau und einer Tauchwand. Ein Absetzbecken ist bisher nur beim Versickerungsbecken 1 vorgesehen. Dieses Absetzbecken wurde gem. den Forderungen der RiStWag geplant. Die in der TWSZ II vorgesehene Abdichtung entspricht den Vorgaben des geltenden Regelwerkes (RiStWag).
272.	<i>Das Vorhaben berücksichtigt insbesondere nicht ausreichend die Auswirkungen der baulichen Eingriffe für die Trinkwasserneubildung und die Auswirkungen der Straßenentwässerung mit</i>	Grundsätzlich erfolgen bei Straßen über Stäube und Spritzwasser Schadstoffeinträge in den Straßenrandbereich, welche aber ausgenommen Chlorid überwiegend durch Vegetation und Boden zurückgehalten werden. Die möglichen Auswirkungen auf das Grundwasser wurden im Fachbeitrag WRRL beurteilt. Für Schwermetalle und Nährstoffe wurde dabei ermittelt, dass sich die Konzentrationen im Grundwasser sich nicht messbar ändern werden. Für Chlorid ist eine Erhöhung der Konzentration im Grundwasserkörper um 1,74 mg/l zu

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
	<i>Schad- und Gefahrstoffen, besonders bei Unfällen und klimabedingten extremen Starkregenereignissen.</i>	erwarten, welche angesichts der vorhandenen Chloridkonzentrationen im Grundwasser bspw. an der Messstelle Nr. 1100003123 - Br. 3 Powe von 20,0 mg/l (vgl. Kapitel 3.2.2) nicht zu einer Überschreitung des Schwellenwerte nach der GrwV von 250 mg/l führt.  Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen enthält das Maßnahmenblatt 1.8 V geeignete Vorgaben. Im Trinkwasserschutzgebiet sind darüber hinaus die Vorgaben der RiStWag zu berücksichtigen.
273.	<i>Gefahrstoffeintritt in den Grundwasserleiter</i>	Der Schutz des Grundwassers ist u.a. in folgender Hinsicht gegeben: Aufgrund der Durchschneidung der Wasserschutzgebiete sind Maßnahmen nach den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten –RiStWag-Ausgabe 2016“ im Trinkwasserschutzgebiet vorgesehen worden (s. Unterlage 6, Blatt 4). Die Muldenhöhen wurden in Bezug auf maßgebliche Grundwasserstände abgestimmt (Einhaltung der Mindestüberdeckung von 1,00 m zum mittleren höchsten Grundwasserstand). Es sind Geschlossene und dichte Entwässerungsleitungen mit zentralen Behandlungsanlagen des Niederschlagswassers vorgesehen. In den zentralen Anlagen sind Absperrrichtungen (z.B. Schieber) vorgesehen, um bei einem möglichen Havariefall einen Eintritt von Gefahrstoffen in das Grundwasser zu unterbinden. Eine Gefährdung des Grundwassers ist durch die oben aufgeführten Maßnahmen weitestgehend minimiert.
274.	<i>Sollte eine rechtzeitige Abstimmung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde erfolgen</i>	Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde zu den Wasser- und Trinkwasserschutzgebieten sind im Vorfeld des Feststellungsentwurfes erfolgt und werden auch weiterhin erfolgen.
275.	<b>15.1.4 - Wasserrahmenrichtlinie</b> <i>Belange des Gewässerschutzes werden missachtet</i>	Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wird unter Berücksichtigung des Merkblatts "Berücksichtigung der Wasserrahmenrichtlinie in der Straßenplanung (M WRRL) aktualisiert.
276.	<i>Mindestanforderungen an Merkblatt BWL M 3 werden nicht eingehalten</i>	Das BWK Merkblatt M3 (BWK M3) beurteilt die (akuten) hydraulischen und die (akuten) stofflichen Auswirkungen (Sauerstoffdefizit, NH3-N Ammoniak-Stickstoff) der Einleitung von Regenwasserabflüssen auf die Gewässer. Eine immissionsbezogene Prüfung der Auswirkungen der Einleitungen der behandelten Straßenabflüsse nach BWK Merkblatt M3 ist nicht durchgeführt worden und auch nicht seitens der Wasserbehörde gefordert worden. Neben der aufgrund der vorgesehenen Behandlungsanlagen und der starken Drosselung der Anlagen werden die Anforderungen nach BWK M3 mit sehr großer Wahrscheinlichkeit eingehalten. Bezogen auf die langfristigen stofflichen Auswirkungen sind immissionsbezogene Bewertungen vorgenommen worden und die resultierenden Konzentrationen im Gewässer hinsichtlich der Schwellenwerte und der UQN der OGewV beurteilt worden.
277.	<i>Gelöste und partikulär gebundene Stoffe werden in die Oberflächengewässer eingetragen</i>	Wie im Fachbeitrag WRRL dargelegt, werden mögliche Belastungen der Straßenabflüsse durch die Einleitung in Bodenretentionsfilter soweit gereinigt, dass alle Anforderungen an die Wasserqualität eingehalten werden.
278.	<i>Es kommt bereits in der Bauphase bereits zu einer hydraulischen und stofflichen Beanspruchung der Gewässer</i>	Beim Bau der A33 Nord wird durch Auflagen für die bauausführende Firma sichergestellt, dass das Erdreich / das Grundwasser vor Schadstoffeinträge geschützt wird.  Unter Beachtung der im Folgenden genannten normierten technischen und organisatorischen Maßnahmen im Rahmen des Baustellenmanagements, ist sowohl in Bezug auf Baustelleneinrichtung und Baustofflager als auch bei der Baudurchführung sichergestellt, dass durch Lagerung, Transport und Umgang mit Stoffen sowie durch die Arbeiten, vor allem durch Geräte- und Maschineneinsatz, keine Verunreinigungen des Bodens und der Gewässer erfolgt: ATV-DIN 18 299 - Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen - Allgemeine Regelungen für Bauarbeiten jeder Art; ATV-DIN 18 300 - Erdarbeiten; ATV-DIN 18 305 – Wasserhaltungsarbeiten; ATV DIN 18320 - Landschaftsbauarbeiten; sowie Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für: den Bau von Entwässerungseinrichtungen im Straßenbau (ZTV Ew-StB); Erdarbeiten im Straßenbau (ZTV E-StB); Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau (ZTV La-StB 05).  Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, z.B. Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln, ist in der Anlagenverordnung für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen geregelt (BMUB).
279.	<i>Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualitätskomponenten werden nicht hinreichend genau beschrieben, es wird nicht auf die biologischen Qualitätskomponenten eingegangen</i>	Im Vordergrund der Prüfung des ökologischen Zustands stehen Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten: Makrozoobenthos, Fische, Makrophyten und Phytoplankton. Auswirkungen auf diese Qualitätskomponenten sind einer Prognose nur indirekt zugänglich. Es werden daher zunächst die Auswirkungen auf die unterstützenden hydromorphologischen Qualitätskomponenten und die allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten geprüft, um anschließend eine Aussage über mögliche Verschlechterungen der biologischen Qualitätskomponenten treffen zu können. Sofern die Schwellenwerte der allgemeinen physikalisch-chemischen und der chemischen QK eingehalten werden und keine Verschlechterung der hydromorphologischen QK festgestellt wird, kann diesbezüglich eine Verschlechterung der biologischen QK ausgeschlossen werden (s. M-WRRL. Dies ist gemäß dem derzeitigen Kenntnisstand der Fall. Gemäß der Besprechung vom 09.05.2023 erfolgt aber noch einmal eine Überprüfung des Fachbeitrags WRRL.
280.	<i>Auseinandersetzung mit der baubedingten Mobilisierung von Nährstoffen ins Grundwasser fehlt</i>	Die Stickstoffaufbringung aus organischen und organisch-mineralischen Düngemitteln beträgt in der Stadt Osnabrück 126 kg /ha /a und im Landkreis Osnabrück 150 kg/ha/a (Landwirtschaftskammer Niedersachsen 2020). Im TWSG gelten zusätzliche Anforderungen. Hier dürfen gemäß TWSG –Verordnung bspw. nur 120 kg/ha/a organischer Düngemittel aufgebracht werden, wenn die durchschnittliche Nitratkonzentration im Rohwasser des Vorjahres 40 mg/l überschreitet. Hinzu kommen atmosphärische Stickstoffdepositionen in einer Größenordnung von 22 kg/ha/a ( <a href="https://gis.uba.de/website/depo1">https://gis.uba.de/website/depo1</a> ). Insgesamt sind damit im Landkreis Osnabrück auf Landwirtschaftsflächen Stickstoffeinträge von über 170 kg/ha/a gegeben. Durch die A 33 sind überschlägig in einem Bereich vom Trassenrand bis ca. 130 m rd. 1-3 kg /ha/a (Durchschnitt 1,5 kg /ha/a) und im angrenzenden Bereich von 130 bis 530 m rd. 1-0,3 kg /ha/a (Durchschnitt 0,65 kg /ha/a) an Stickstoffdepositionen zu erwarten. Insgesamt betragen die Einträge in einem Bereich bis 530 m damit 0,86 kg /ha/a und damit 0,5 % der Gesamteinträge von 170 kg pro ha. Da die straßenbedingten Depositionen nur rd. ein Drittel der Fläche des TWSG betreffen, reduziert sich der Anteil an den Gesamteinträgen noch weiter und ist damit vernachlässigbar.  In dem von der Trasse gequerten Bereich sind insbesondere Braunerden und Pseudogleye vorherrschend aber keine stark humosen Böden (Niedermoor, Hochmoor) bei denen umbruchsbedingt eine starke Stickstofffreisetzung zu erwarten wäre. Die Böden im Trassenbereich sind zudem überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt, d.h. werden ohnehin regelmäßig gepflügt. Gemäß Maßnahmenblatt 1.1 V wird der Oberboden vor Baubeginn abgeschoben und entsprechend DIN 18915 sachgerecht in Mieten zwischengelagert und begrünt. Relevante Stickstoffausträge sind dabei nachzeitigem Kenntnisstand auch aufgrund der begrenzten Dauer der Lagerung nicht zu erwarten. Vorsorglich kann aber angeboten werden, die Bodenmieten außerhalb des TWSG anzulegen.
281.	<i>GDL wurde beteiligt</i>	Auf die Stellungnahmen des GLD wird gesondert erwidert.
282.	<i>Erhebliche Bedenken bzgl. der verwendeten Datengrundlage</i>	Um die erheblichen Bedenken des GLD auszuräumen, fand am 16.07.2021 ein Abstimmungstermin mit Vertretern des NLWKN gemeinsam mit Vertretern der UWB des Landkreises Osnabrück und Vertretern der Autobahn GmbH statt. Zum Termin wurde ein Besprechungsprotokoll erstellt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie wurde überarbeitet und liegt als Deckblatt Unterlage 18.5 vor.
283.	<i>Unterlagen sind nicht prüffähig</i>	Ergänzende Unterlagen werden dem NLWKN zur Verfügung gestellt.  Es wird auf die lfd. Nr. 18.1.3 dieser Stellungnahme verwiesen.
284.	<i>Zur Ermittlung des Ausgangszustandes wurde pauschal eine Konzentration von 0,5 *JD-UQN angenommen</i>	Der Fachbeitrag WRRL ist aus dem Jahr 2019 und die angesprochenen Absprachen zwischen NLWKN und NLStBV aus 2020. Der Ansatz von 0,5 *JD-UQN bei fehlenden Messdaten ist nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht mehr zulässig. Die Berechnungen werden überarbeitet. Aktuelle Messdaten sowie der Entwurf des Bewirtschaftungsplanes 2021 - 2027 werden in den Planfeststellungsunterlagen der A 33 Nord berücksichtigt. Zwischen Vorhabenträgerin/Gutachter und UWB erfolgten Abstimmungen bezüglich möglicher Messstellen bzw. Beurteilungspunkte in der Nähe der geplanten Einleitstellen.
285.	<i>Im Einzugsgebiet der Nette liegen 2/3 des Trassenverlaufes. Daher scheint der Wasserkörper Nette vom Vorhaben besonders betroffen zu sein.</i>	Zwischen Planfeststellungsbehörde, UWB und Vorhabenträgerin erfolgten Abstimmungen bezüglich möglicher Messstellen bzw. Beurteilungspunkte in der Nähe der geplanten Einleitstellen. Aufgrund mehrerer Einleitstellen die in die Nette münden wurden hier vier Beurteilungspunkte festgelegt. Der Beurteilungspunkt BP 02004/1 des OWK Nette/Lechtinger Bach befinden sich hinter dem Zufluss der Ruller Flut in den OWK. Der BP 02004/02 wurde an der repräsentativen Messstelle des OWK festgelegt. An diesem Punkt werden auch sämtliche Einleitungen in diesen OWK durch die Maßnahme erfasst. Darüber wird ein weiterer Beurteilungspunkt in der Nette (BP 02004/3) festgelegt, welcher die Einleitungen aus EL 6 und EL 7 erfasst. Des Weiteren wird ein Beurteilungspunkt (BP 02004/4) für den Lechtinger Bach, welcher Teil des OWK „Nette / Lechtinger Bach“ ist und durch die Einleitung aus EL 10 betroffen ist, am Ende des Lechtinger Bachs vor Mündung in die Nette gesetzt.
286.	<i>Ergänzung zu Aussagen zu der ökologischen Bedeutung im Hinblick auf den dazugehörigen berichtspflichtigen WK der kleineren Nebengewässer</i>	Ein Spitzenlastszenario für die Parameter, für die ZHK-UQN vorhanden sind, ist unter Ansatz des MNQ berechnet worden.  Beurteilungspunkt für die Mischungsrechnungen im Fachbeitrag WRRL war jeweils das Ende des OWK, da die Auswirkungen bezüglich des gesamten OWK beurteilt werden müssen.  Ergänzende Unterlagen werden dem NLWKN zur Verfügung gestellt.  Es wird auf die lfd. Nr. 18.1.3 dieser Stellungnahme verwiesen.
287.	<i>pauschale Aussagen zu Chlorid-/Tausalzeinträge nicht ausreichend</i>	Die Bilanzierung der Stickstoffeinträge wird in Unterlage 18.5 (Wasserrechtlicher Fachbeitrag) ausführlicher dargestellt. Darin soll u.a. auch die Auswirkung der Konzentrationserhöhungen in der Ruller Flut auf den unterhalb gelegenen Wasserkörper in Bezug auf Chlorid angegeben werden. In dieser Unterlage sind sämtliche Aussagen und Auswirkungen zum Thema Wasser/WRRL zu bündeln, Querverweise z.B. auf die Unterlage 19.3 (FFH-VP) sollen weitestgehend vermieden werden. Auch die geplante naturnahe Verlegung der Ruller Flut wird in der WRRL-Unterlage insbesondere durch Ergänzung hydraulischer Berechnungen ausführlicher dargestellt, als dies derzeit in Unterlage 18.5, Kap. 4.1.2, erfolgt.  Zum Zeitpunkt der Erstellung des Fachbeitrages wurden die damals aktuellen Werte beim NLWKN abgefragt. Bei der Überarbeitung der WRRL werden selbstverständlich die aktuellen Werte berücksichtigt.
288.	<i>Klärung, ob es kumulativ zu einer Erhöhung der Chloridkonzentration in der Hase kommen kann</i>	Da neben der geplanten A 33 Nord keine vergleichbaren Projekte im Raum anstehen, wird kein Anlass für eine kumulative Betrachtung gesehen. Bei unterhalb liegenden, nicht von einer direkten Einleitung betroffenen Oberflächenwasserkörpern (Hase) könne es zwar zu einer Konzentrationserhöhung, aber nicht zu einer Überschreitung der Schwellenwerte für Chlorid kommen. Weiter läge die berechnete Konzentration im direkt betroffenen Wasserkörper Nette mit unter 100 mg/l immer noch im Rahmen des für die Hase (unterhalb liegender Wasserkörper) angestrebten Konzentrationsbereiches, so dass es in diesem Einzelfall zu keinem Klassensprung in der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponente kommen kann. Eine Klassenänderung erfolgt nicht. Damit ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die allgemeine physikalisch-chemische Wasserbeschaffenheit die Zielerreichung des guten ökologischen Zustands nicht gefährdet (LAWA, 2020: <i>Fachtechnische Hinweise für die Erstellung der Prognose im Rahmen des Vollzugs des Verschlechterungsverbotes</i> ).
289.	<i>Einen geringeren Zielwert von 70-100 mg/l für die Hase ist anzustreben</i>	Im Rahmen des Fachbeitrages werden die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die betroffenen Oberflächenwasserkörper (OWK) beurteilt. Eine kumulative Betrachtung erfolgt für die Einleitungen aus dem Vorhaben. Wird keine Überschreitung der UQN in den direkt betroffenen Gewässern ermittelt, können auch in den nachfolgenden OWK zwar ggf. Erhöhungen der Chloridkonzentrationen aber jedoch keine UQN Überschreitungen auftreten. Wird der seitens des GLD anzustrebende Zielwert von 70-100mg/l in der Hase in den Maßnahmenplänen zur Erreichung des guten ökologischen Zustandes verankert, dann könnte hier in der Hase das Zielerreichungsgebot abgeprüft werden.
290.	<i>Angaben im FB WRRL ergänzen bzw. aktualisieren</i>	Bei der Überarbeitung des Fachbeitrages wurden die aktuellen Wasserkörper Bewertungen für den 3. BWP (Bewertungszeitraum 2013-2018) verwendet.
291.	<i>Zuständigkeit für die BQ "Fische" liegt beim Nds. Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit;  frühzeitige Einbindung</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
292.	<i>ÜSG-Verordnung für die Hase liegt vor</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
293.	<i>Reduktion der Stoffe kann nur über den Einsatz von Retentionsbodenfilter bestmöglich minimiert werden</i>	Wie im Fachbeitrag WRRL dargelegt, werden mögliche Belastungen der Straßenabflüsse durch die Einleitung in Retentionsbodenfilter soweit gereinigt, dass alle Anforderungen an die Wasserqualität eingehalten werden.
294.	<i>Ausgestaltung des neuen Verlaufs sollte sich am Leitbild des Gewässertyps orientieren</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
295.	<i>Teilstellungnahme 1 "oberirdische Gewässer" wurde zugesandt</i>	Auf die Teilstellungnahme 1 „Oberirdische Gewässer“ erfolgt eine gesonderte Erwiderung
296.	<i>Stellungnahme NLWKN wurde übersandt</i>	Auf die Stellungnahme des NLWKN erfolgt eine gesonderte Erwiderung.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
297.	<i>Nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung können nicht ausgeschlossen</i>	Um die erheblichen Bedenken des GLD auszuräumen, fand am 16.07.2021 ein Abstimmungstermin mit Vertretern des NLWKN gemeinsam mit Vertretern der UWB des Landkreises Osnabrück und Vertretern der Autobahn GmbH statt. Zum Termin wurde ein Besprechungsprotokoll erstellt.
298.	<i>Nachweis keiner Gefährdung für die Trinkwassergewinnung ist nicht hinreichend nachvollziehbar erbracht</i>	Das Trinkwasserschutzgebiet wurde im Rahmen der Planung angemessen berücksichtigt. So erfolgen der Bau-, die Ausgestaltung des Straßenbauwerks sowie der Betrieb der Straße entsprechend den Anforderungen der RiStWag. Die RiStWag gelten für geplante sowie um- und auszubauende Straßen in Wasserschutzgebieten und wurden speziell entwickelt, um vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung zu vermeiden. Im Arbeitskreis "Straßen in Wasserschutzgebieten", der die RiStWag erarbeitet hat, haben Vertreter der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Beauftragte der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und der Deutschen Vereinigung des Gas- und Klimaschutz. Bei Anwendung dieser Richtlinie ist daher ein hinreichender Schutz des Trinkwasserschutzgebietes gewährleistet. Bei Bedarf können Erläuterungen ergänzt werden, welche Maßnahmen gem. RiStWag in den einzelnen Schutzzonen durchgeführt werden.
299.	<i>Allgemeine Verweis ist nicht hinreichend</i>	Die Vorhabenträgerin wird entgegen der in der GLD-Stellungnahme, Teil 2 Grundwasser dargelegten Auffassung kein zusätzliches hydrogeologisches Gutachten veranlassen, ggf. aber Aussagen aus der vorhandenen verwertbaren Gutachtenlage zu den Zustandsqualitäten des Grundwasserkörpers in den vorgelegten Unterlagen, insbesondere dem Baugrundgutachten ergänzen. Ergänzende Erläuterungen erfolgen auch zu den umbruchbedingten Stickstoffeinträgen jeweils soweit, dass eine vollständige wirkpfadbezogene Betrachtung im Rahmen der Vorhabens Zulassung ermöglicht wird.
300.	<b>15.2 - Hochwasserschutz</b>	Durch den Bau der A 33 werden die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändert. Aufgrund der Flächenversiegelung durch die geplanten Fahrbahnen wird das anfallende Niederschlagswasser zukünftig zu einem größeren Anteil abflusswirksam, da Faktoren wie Pflanzenaufnahme und Versickerung entfallen. Folglich werden Maßnahmen ergriffen, welche die zusätzliche, durch den Bau der A 33 hervorgerufene hydraulische und qualitative Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren. Angesichts der bestehenden hydraulischen Auslastung der Entwässerungssysteme ist vor den Einleitungen eine Drosselung des Oberflächenwassers erforderlich. Diese Drosselung und die vorgegebene Behandlung der Straßenabwässer erfolgt in den Retentionsbodenfiltern und Versickerungsbecken. Die Drosselung des Straßenabflusses, die nach dem Prinzip „das nicht mehr Wasser als bisher dem Vorfluter zugeführt werden soll“ bemessen ist, führt zu keiner hydraulischen Mehrbelastung des vorhandenen Gewässersystems. Die Becken sind für die Rückhaltung eines einmal in 10 Jahren auftretendes Starkregenwasserereignisses dimensioniert. Für stärkere Regenereignisse ist ein Notüberlauf zur schadlosen Ableitung von Hochwasser vorgesehen.
301.	<i>im Bereich des Belmer Bachs gibt es keine Reserven mehr für die Wasserrückhaltung</i>	Der vom Einwender angegebene Vehrter Bach liegt deutlich außerhalb des Planungsraumes. Eine direkte Wechselwirkung mit dem Bau der A33 ist vom Antragsteller nicht erkennbar. Der Icker Bach (als Zufluss zum Belmer Bach) beginnt in Weiterführung der Haster Straße und dient, nach der Nutzung des gemeindlichen Regenwassernetzes, als Vorflut für die im Zuge der B51n (OU Belm) an der Haster Straße errichteten Regenrückhaltebecken 3 und 4. Das Oberflächenwasser der A33 wird an der Haster Straße in den Retentionsbodenfilter Nr. 8 geleitet und von dort gedrosselt an den Straßenseitengraben der Haster Straße abgegeben. Die Drosselung des Straßenabflusses, die nach dem Prinzip „das nicht mehr Wasser als bisher dem Vorfluter zugeführt werden soll“ bemessen ist und für den Retentionsbodenfilter Nr. 8 auf Forderung der Gemeinde Belm auf ein 50-jähriges Regenereignis ausgelegt ist, führt zu keiner hydraulischen Mehrbelastung des vorhandenen Gewässersystems. Daher sind ein Zusammenhang von Überschwemmungsereignissen im Bereich des Belmer Baches und dem Neubau der A33 für den Antragsteller nicht nachvollziehbar.
302.	<b>15.3 - Verlegung und Querung von Gewässern</b>	
303.	<b>15.3.1 - Beeinträchtigung der Gewässer</b>	
304.	<i>Beeinträchtigung der Morphologie und der Durchgängigkeit</i>	Die betroffenen Fließgewässer werden mit groß dimensionierten Brückenbauwerken überspannt, so dass Beeinträchtigungen der Morphologie und der Durchgängigkeit auszuschließen sind. Lediglich im Bereich der Querung der Ruller Flut ist eine kleinräumige Verlegung des Gewässers erforderlich, wobei eine naturnahe Gestaltung des Verlegungsabschnitts vorgesehen ist, welche eine Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Zustand darstellt. Diese Maßnahme deckt sich grundsätzlich mit den Zielen des in Aufstellung befindlichen Gewässerentwicklungsplanes (GEPL) „Nette“.
305.	<i>Es kann durch Grundwasserhaltungen zu Beeinträchtigungen von Gewässern als Folge des Absenkrichters kommen</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
306.	<i>Prüfung des Verschlechterungsver- und Verbesserungsgebots ist auf Basis der Unterlagen nicht möglich.</i>	Sofern die Anforderungswerte der allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten eingehalten werden und keine Verschlechterung der hydromorphologischen Qualitätskomponenten festgestellt wird, kann diesbezüglich eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten ausgeschlossen werden. Diese Sachlage ist vorliegend gegeben. Der zu verlegende Gewässerabschnitt führt aufgrund seiner naturnahen Gestaltung zu keiner Verschlechterung, sondern eher zu einer Verbesserung der Gewässermorphologie. Aufgrund des großzügig dimensionierten Brückenbauwerks sind Verschlechterungen der Durchgängigkeit zudem auszuschließen.
307.	<i>Biologisches Gutachten ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu führen</i>	Im Fachbeitrag sind gemäß LAWA (2020) „Fachtechnische Hinweise für die Erstellung der Prognose im Rahmen des Vollzugs des Verschlechterungsverbots“ Mittelwert Szenarien zur Beurteilung von mittleren Stoffkonzentrationen unter Berücksichtigung von MQ (zur Beurteilung der Schwellenwerte nach OGeV Anlage 6 und der JD-UQN nach Anlage 6 und 8) sowie Spitzenlast-Szenarien für Höchstkonzentrationen im Gewässer unter Berücksichtigung von MNQ ((zur Beurteilung der der ZHK nach Anlage 6 und 8) durchgeführt worden.  Nach den Handlungsempfehlungen Verschlechterungsverbot der LAWA (2017) liegt bei einer Verschlechterung einer unterstützenden hydromorphologischen oder allgemein physikalisch-chemischen Qualitätskomponente ein Indiz dafür vor, dass sich auch die biologischen Qualitätskomponenten verschlechtern können. In vorliegenden Fall war keine Verschlechterung einer dieser Qualitätskomponenten berechnet worden. Es lag somit kein Indiz für eine Verschlechterung der biologischen Qualitätskomponenten vor. Weitergehende Untersuchungen sind nicht notwendig.  Bei der Überarbeitung des Fachbeitrages WRRL wird der Entwurf zum 3. Bewirtschaftungsplan (2021-2027) und (analog) die Nieders. Beiträge zum Maßnahmenprogramm der FGG Ems berücksichtigt. Diese lagen zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Fachbeitrages WRRL in 2019 noch nicht vor.



1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
308.	<i>Landesmessstellen dürfen auch in ihrer Funktionalität durch die Planung/das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet.
309.	<i>Betroffene Gewässer II. und III. Ordnung werden durch die festzustellende hydraulische Belastung erheblich beeinträchtigt</i>	Durch den Bau der A 33 werden die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändert. Aufgrund der Flächenversiegelung durch die geplanten Fahrbahnen wird das anfallende Niederschlagswasser zukünftig zu einem größeren Anteil abflusswirksam, da Faktoren wie Pflanzenaufnahme und Versickerung entfallen. Folglich werden Maßnahmen ergriffen, welche die zusätzliche, durch den Bau der A 33 hervorgerufene hydraulische und qualitative Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren. Angesichts der bestehenden hydraulischen Auslastung der Entwässerungssysteme ist vor den Einleitungen eine Drosselung des Oberflächenwassers erforderlich. Diese Drosselung und die vorgegebene Behandlung der Straßenabwässer erfolgt in den Retentionsbodenfiltern und Versickerungsbecken. Die Drosselung des Straßenabfluss, die nach dem Prinzip „das nicht mehr Wasser als bisher dem Vorfluter zugeführt werden soll“ bemessen ist, führt zu keiner hydraulischen Mehrbelastung des vorhandenen Gewässersystems.
310.	<i>Gewässer müssen durch geeignete Vorsorgemaßnahmen geschützt und regelmäßig und intensiv unterhalten werden</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
311.	<i>Eine regelmäßige, intensive und nachhaltige Unterhaltung der Anlagen ist dringend erforderlich.</i>	Für alle Anlagen wird jeweils ein Beckenbuch und eine Betriebsanweisung aufgestellt.  Darin enthalten sind:  detaillierte Beschreibung der Funktionsweise der gesamten Anlage mit Systemskizze (ggf. Bestandsunterlagen) über Lage und Anordnung der verschiedenen Anlagenteile zueinander, Betriebsanleitungen der einzelnen Anlagenteile mit Auflistung der Inspektions- und Wartungsintervalle sowie der auszuführenden Wartungsarbeiten,  Auflistung der Maßnahmen, die vor dem Betreten des Beckens und bei Arbeiten im Becken getroffen werden müssen (z.B. bzgl. Belüftung, Absperrung der Beckenzulaufs, Verhalten beim Eintritt eines Regenereignisses),  Hinweise, was bei Not- bzw. Störfällen zu unternehmen ist und wer verständigt werden muss. Hier wird auf das Regelwerk DWA-A 199, Teil 2 hingewiesen.  ggf. besondere Hinweise für das Verhalten bei Unfällen,  Dokumentation aller Inspektions-, Reinigungs-, Schadensbehebungs- und Unterhaltungsarbeiten, z.B. in Form einer Checkliste sowie Dokumentation der Betriebswerte, Explosionsschutzdokumentation (sofern erforderlich).
312.	<i>Einer Sedimentation des Gewässerprofils ist durch geeignete Maßnahmen entgegen zu wirken. Stoffliche Einträge durch verunreinigtem Straßenwasser sind zu vermeiden</i>	Durch den Bau der A 33 werden die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändert. Aufgrund der Flächenversiegelung durch die geplanten Fahrbahnen wird das anfallende Niederschlagswasser zukünftig zu einem größeren Anteil abflusswirksam, da Faktoren wie Pflanzenaufnahme und Versickerung entfallen. Folglich werden Maßnahmen ergriffen, welche die zusätzliche, durch den Bau der A 33 hervorgerufene hydraulische und qualitative Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren. Angesichts der bestehenden hydraulischen Auslastung der Entwässerungssysteme ist vor den Einleitungen eine Drosselung des Oberflächenwassers erforderlich. Diese Drosselung und die vorgegebene Behandlung der Straßenabwässer erfolgt in den Retentionsbodenfiltern und Versickerungsbecken. Die Drosselung des Straßenabfluss, die nach dem Prinzip „das nicht mehr Wasser als bisher dem Vorfluter zugeführt werden soll“ bemessen ist, führt zu keiner hydraulischen Mehrbelastung des vorhandenen Gewässersystems.
313.	<i>Wasser- und Grundwasserhaltungen werden erforderlich, es erfolgt jedoch keine detaillierte Betrachtung</i>	Die geplanten Wasserhaltungen sind stark von der Technologie der Baufirma und dem Bauablauf abhängig. Beides wird jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung detailliert bearbeitet. Daher ist der Hinweis auf die geplante Ausführungsplanung, aus Sicht des Antragstellers ausreichend. Diesbezüglich werden die Angaben in Unterlage 01 (Erläuterungsbericht) detailliert und eine entsprechende Würdigung im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie ergänzt.  Die „Arbeitshilfe zur Berücksichtigung der Bewirtschaftungsziele für Oberflächengewässer im Rahmen von Zulassungsverfahren“ wird beachtet.
314.	<i>Verschärfung des Wasserabflusses muss unterbleiben</i>	Die im Wassertechnischen Fachbeitrag beschriebenen Maßnahmen werden wie beschrieben umgesetzt und unterhalten. Die erforderlichen Nachweisführungen für stoffliche Belastungen der Gewässer II. und III. Ordnung wurden erbracht.
315.	<i>Angestrebte Versickerung kann über Versickerungsmulden nur bedingt erreicht werden</i>	Aufgrund der hohen Grundwasserstände und der schwach bis sehr schwach durchlässige Bodenarten ist entlang der A 33 keine Versickerung möglich und auch so nicht vorgesehen. Es sind nach unten abgedichteten drainierten Mulden vorgesehen, die eine „Vermischung“ mit anstehendem Boden ausschließen. Es ist lediglich eine kurze Kaskade beim Bauwerk 1 geplant (siehe Unterlage 05 Lageplan Blatt 1. Das Wasser der A33 Nord wird über eine Rohrleitung DN 300 zur Kaskade geführt und an der A1 von der Kaskade wieder über Rohrleitungen weitergeführt. Der Einwand, dass sich die Entwässerungskaskaden zu Abflussrinnen entwickeln, kann somit nicht nachvollzogen werden.
316.	<i>Betrachtung des zus. anfallendes Wasserstroms und das daraus resultierenden Maßnahmenkonzept sind nicht enthalten</i>	Die Aussagen zur Ableitung von Schichten- bzw. Grundwasser aus den geplanten Einschnittslagen wurden im Rahmen der Unterlagenaktualisierung in der Unterlage 20.3 (Gutachterliche Stellungnahme zur Reichweite der Grundwasserabsenkung) ergänzt. Die Reichweite der relevanten Grundwasserabsenkung von max. rd. 50 m ist in der dazugehörigen Anlage 1 eingetragen. Aufgrund des Verlaufes der Absenkungskurve kann davon ausgegangen werden, dass in einer Entfernung von etwa 30 bis 50 m nur noch Absenkungsbeträge von weniger als 0,3 m auftreten. Die laufenden Grundwassermessungen werden fortgesetzt und für die Beurteilung des Grundwasserstandes herangezogen.
317.	<i>Entwässerung der Baustraßen und Deponien kann negative Auswirkungen hervorrufen Gewässerunterhaltung wird durch Gewässerkreuzungen von Leitungen beeinträchtigt</i>	Die geplanten Wasserhaltungen sind stark von der Technologie der Baufirma und dem Bauablauf abhängig. Beides wird jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung detailliert bearbeitet. Daher ist der Hinweis auf die geplante Ausführungsplanung, aus Sicht der Vorhabenträgerin ausreichend.
318.	<i>Es sind keine Entwurfspläne mit hydraulischen Betrachtungen für die Verlegung der Nette/Ruller Flut enthalten</i>	Die geplanten Wasserhaltungen sind stark von der Technologie der Baufirma und dem Bauablauf abhängig. Beides wird jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung detailliert bearbeitet. Daher ist der Hinweis auf die geplante Ausführungsplanung, aus Sicht des Antragstellers ausreichend. Durch den Planfeststellungsbeschluss wird der Endzustand der Neubaustrecke festgesetzt und es können Auflagen in der Art formuliert werden, dass die geplanten bauzeitlichen Wasserhaltungen zwingend von der UWB genehmigt werden muss. Diesbezüglich werden die Angaben in Unterlage 01 (Erläuterungsbericht) detailliert und eine entsprechende Würdigung im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie ergänzt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
		Die hydraulischen Nachweise des Bestandsgewässers und der Nachweis der entsprechenden Berücksichtigung bei der Umgestaltung/Verlegung der Ruller Flut, werden nachgeliefert.
319.	<i>Durch Wasserhaltemaßnahmen während des Baus werden zus. Unterhaltungsarbeiten erforderlich, dies muss in der wasserbehördlichen Erlaubnis geregelt werden</i>	Die geplanten Wasserhaltungen sind stark von der Technologie der Baufirma und dem Bauablauf abhängig. Beides wird jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung detailliert bearbeitet. Daher ist der Hinweis auf die geplante Ausführungsplanung, aus Sicht des Antragstellers ausreichend. Durch den Planfeststellungsbeschluss wird der Endzustand der Neubaustrecke festgesetzt und es können Auflagen in der Art formuliert werden, dass die geplanten bauzeitlichen Wasserhaltungen zwingend von der UWB genehmigt werden muss. Diesbezüglich werden die Angaben in Unterlage 01 (Erläuterungsbericht) detailliert und eine entsprechende Würdigung im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie ergänzt.
320.	<i>Anschluss der Retentionsbodenfilter und Versickerungsbecken an die vorh. Vorfluter ist so zu planen, dass diese in ihrer Leistungsfähigkeit nicht überlastet werden</i>	Durch den Bau der A 33 werden die Abflussverhältnisse im unmittelbaren Trassenbereich verändert. Aufgrund der Flächenversiegelung durch die geplanten Fahrbahnen wird das anfallende Niederschlagswasser zukünftig zu einem größeren Anteil abflusswirksam, da Faktoren wie Pflanzenaufnahme und Versickerung entfallen. Folglich werden Maßnahmen ergriffen, welche die zusätzliche, durch den Bau der A 33 hervorgerufene hydraulische und qualitative Belastung des vorhandenen Gewässer- und Grabensystems kompensieren. Angesichts der bestehenden hydraulischen Auslastung der Entwässerungssysteme ist vor den Einleitungen eine Drosselung des Oberflächenwassers erforderlich. Diese Drosselung und die vorgegebene Behandlung der Straßenabwässer erfolgt in den Retentionsbodenfiltern und Versickerungsbecken. Die Drosselung des Straßenabfluss, die nach dem Prinzip „das nicht mehr Wasser als bisher dem Vorfluter zugeführt werden soll“ bemessen ist, führt zu keiner hydraulischen Mehrbelastung des vorhandenen Gewässersystems.
321.	<b>15.4 – öffentliche Wasserversorgung &amp; Abwasserentsorgung vorsehen</b> <i>Barenauer Weg 13+15+17 Vor dem Bruch 10+12+13 Im Kamp 2+4</i>	Für die Grundstücke Barenauer Weg 13 + 15 +17 ist bereits eine Neuverlegung eines entsprechenden Schutzrohres unter der A33 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.04) vorgesehen. Zur Dimensionierung erfolgen weitere Abstimmungen mit dem Einwender im Zuge der Ausführungsplanung. Ein weiteres Schutzrohr unter der A33 kann für die Grundstücke Vor dem Bruch 10 + 12 + 13, in Abstimmung mit dem Einwender, in die Planunterlagen übernommen werden.
322.	<i>Anschluss Erftenbecksweg 5 muss durch eine Leitung PE 110 (im Schutzrohr) erneuert werden</i>	Die Sicherung der Trinkwasseranschlussleitung ist in der Planung der A33 (Regelungsverzeichnis Nr. 4.05) berücksichtigt. Eine Anpassung der Ausgestaltung kann, in Abstimmung mit dem Einwender, in die Planunterlagen übernommen werden.
323.	<i>An den übrigen von der A 33 „zerschnittenen“ Straßen sind ebenfalls Leerrohre vorzusehen</i>	Eine weiteres Schutzrohr unter der A33, kann für die Grundstücke Kamp 2 + 4, in Abstimmung mit dem Einwender, in die Planunterlagen übernommen werden.
324.	<i>Schutzrohr für denkbare Verbindung zw. WVV GmbH und WBV Bersenbrück/Wittlage vorsehen</i>	Ein weiteres Schutzrohr unter der A33, kann im Bereich des ehem. Barenauer Weges in die Planunterlagen übernommen werden. Zur Dimensionierung erfolgen weitere Abstimmungen mit dem Einwender im Zuge der Ausführungsplanung, in Verbindung mit den Abstimmungen zur Querung der A33 für die Grundstücke Barenauer Weg 13 + 15 +17.
325.	<b>15.5 – Gutachten ist falsch bzw. unvollständig</b>	
326.	<i>Es sind weitere gesonderte hydrogeologische Untersuchungen und Aussagen erforderlich, die die Auswirkungen auf das Grundwasser prognostizieren</i>	Wie vorstehend dargelegt, werden die genannten Bedenken nicht geteilt und Beeinträchtigungen der Trinkwasserversorgung durch Berücksichtigung der Anforderungen der eigens zu diesem Zweck entwickelten RiStWag vermieden.
327.	<i>Das verwendete Arbeitsblatt DWA M 153 ist veraltet und wurde durch DWA-A102 ersetzt</i>	Die DWA-A 102 erschien im Dezember 2020 und stand im Bearbeitungszeitraum nicht zur Verfügung. Die Nachweisführung mit der DWA-A 102 wird ergänzt.
328.	<b>15.6 - Hausbrunnen</b>	Mögliche Auswirkungen von Hausbrunnen wurden im Baugrundgutachten untersucht, mit dem Ergebnis, dass diesbezüglich keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Sollten bei einzelnen Brunnen begründete Bedenken bzgl. der Beeinflussungen durch die Baumaßnahme bestehen wird die Vorhabenträgerin frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme eine Beweissicherung durch regelmäßige Messungen des Grundwasserspiegels vornehmen.
329.	<b>15.7 Brunnen Rulle III</b> <i>Festsetzungen einer Schutzzone III für den derzeit nur Not- und Reservebrunnen sind zu berücksichtigen</i>	Ein neuerliches Verfahren zur Ausweisung eines Wasserschutzgebietes im Einzugsbereich des Brunnens „Rulle III“, ist dem Antragsteller nicht bekannt, so dass eine generelle und voraussetzende Anwendung konstruktiver Maßnahmen (nach RiStWag) als wirtschaftlich unangemessen angesehen und daher nicht vorgesehen wird. Des Weiteren wird vom Baugrundgutachter (siehe Bautechnisches Bodengutachten vom 05.06.2015, S.21) das Einzugsgebiet des Brunnens „Rulle III“, aufgrund der geologischen Gegebenheiten, außerhalb der Trasse der A 33 verortet.
330.	<i>Auswirkungen eines möglichen Wasserschutzgebietes für Rulle III sollten berücksichtigt werden</i>	Gemäß dem Baugrundgutachten ist das Einzugsgebiet des Brunnens Rulle III an den Ausstrich des Oberen Muschelkalkes gebunden und endet im Streckenbereich an einer vermuteten geologischen Störungszone. Nach den ausgeführten Untersuchungen steht jedoch im Bereich der Querung der L 109 Ton- und Mergelstein des Keupers an (vgl. Anlagen 3.2 und 3.3). Die geologische Störungszone muss demnach etwas weiter westlich verlaufen. Das Einzugsgebiet des Brunnens Rulle III kann daher in diesem Bereich nicht bis an die Trasse der A 33 reichen.
331.	<b>15.8 Brunnen Powe 3</b> <i>Wendeanlage ist auf Basis der Wasserschutzgebietsverordnung unzulässig</i>	Die Wendeanlage ist nicht erforderlich und wird in der weiteren Planung nicht mehr berücksichtigt. Die Planunterlagen sind angepasst worden.
332.	<b>16. Denkmalschutz</b>	
333.	<i>Aktualisierung der Daten durch Abfrage in der ADAB</i>	Es wird zugesagt, dass eine Aktualisierung der Datenlage durch Abfrage bei den zuständigen Fachbehörden erfolgt.
334.	<i>Anfertigung und Auswertung von LIDAR-Scans</i>	Das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz wird beachtet. Es erfolgt eine Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde über das Erfordernis einer Prospektion sowie ggf. einer archäologischen Umweltbaubegleitung.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
335.	<i>Sämtlicher Oberbodenabtrag ist ausschließlich unter Einsatz von Baggern mit breiter "zahnloser" Grabenschaufel durchzuführen</i>	Für die Durchführung der Bodenarbeiten kann die Vorhabenträgerin der Einsatz bestimmter Baumaschinen zum derzeitigen Planungsstand nicht festlegen.  Soweit wie möglich werden die Bodendenkmale nach den gesetzlichen Bestimmungen geschützt und erhalten.  Vor allem wird im Bereich und in der unmittelbaren Nachbarschaft der bekannten Bodendenkmale möglichst wenig der Boden beeinträchtigt (u.a. durch weitgehenden Verzicht auf Bodenabtrag und zusätzliche Verfestigung unzerstörter Bodenschichten). Unbedenklich bleiben Bodenveränderungen, soweit sie lediglich die (u.a. durch die Herstellung der vorhandenen Straßen/Wege oder durch landwirtschaftliche Nutzung) bereits zerstörten Bodenschichten betreffen.  Im Übrigen werden die gesetzlichen Bestimmungen zum Denkmalschutz eingehalten. Insbesondere wird / werden:  * Funde von Bodendenkmalen während der Erdarbeiten unverzüglich der zuständigen Denkmalschutzbehörde angezeigt, * die Fundstätte bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige in unverändertem Zustand erhalten und vor Gefahren für die Erhaltung des Fundes geschützt, * entdeckte bewegliche Denkmale und Bodendenkmale unverzüglich an die Denkmalfachbehörde übergeben sowie * die bauausführenden Firmen über diese Bestimmungen belehrt.
336.	<i>Auswirkungen auf die obertägigen Denkmäler (z.B. Grabhügel am Gattberg) müssen nachvollziehbar dargestellt werden</i>	Eine generelle Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes obertägiger Denkmäler wird seitens der Vorhabenträgerin nicht gesehen. Falls seitens des Einwenders bei einzelnen Denkmälern konkrete Bedenken zur Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes bestehen, wird die Vorhabenträgerin nachvollziehbare Darstellungen ergänzen.  Das angebrachte Beispiel „Grabhügel am Gattberg in Belm“ liegt in mehr als 600m Entfernung zur Straße, jenseits der L 87 (Icker Landstraße) und ist von Waldbereichen abgeschirmt. Auswirkungen auf dieses Bodendenkmal sind durch die A33 Nord nicht gegeben.
337.	<i>betroffene Bereiche, in denen archäologische Denkmalsubstanz schon jetzt nachgewiesen oder begründet vermutet werden kann, müssen vorab durch geeignete archäologische Maßnahmen untersucht werden</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
338.	<i>Erhebliche Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Baudenkmals Speicher der Hofanlage Kuhlmann</i>	Die Trasse verläuft im unmittelbaren Nahbereich der Hofanlage Kuhlmann in leichter Einschnittslage. Eine Abpflanzung mit Gehölzen ist in diesem Bereich aufgrund der Vorgaben der RPS und der beengten Platzverhältnisse nicht vorgesehen. Eine Trassenverschiebung ist aufgrund der Anschlussstelle und der Vorhandenen Bebauung nicht möglich. Eine weitere Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde wird zugesagt.
339.	<i>keine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Hofanlage Meyer</i>	Die Hinweise zur Hofanlage Meyer decken sich mit der Einschätzung des Vorhabenträgers.
340.	<i>Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes und durch Lärm, die eine Nutzung des Baudenkmals Hof Niederrielage erschweren können</i>	Im Bereich Niederrielage liegt die Trasse in Dammlage und quert den Niederrielage Bach mit einem Brückenbauwerk. Auf den Dammböschungen sind dichte Gehölzpflanzungen vorgesehen, welche die Trasse abschirmen.  Nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sind die Beurteilungspegel für den künftigen Verkehrslärm errechnet worden. Die Immissionsgrenzwerte für ein als Außenbereich einzustufendes Gebiet sind 64 dB(A) für den Tag und 54 dB(A) für die Nacht. An keinem der Berechnungspunkte für das Gebäude Power Weg 89 werden die genannten Immissionsgrenzwerte überschritten. Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz liegen somit nicht vor.  Eine weitere Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde wird zugesagt.
341.	<i>Es wird auf die generelle gesetzliche Melde- und Sicherungspflicht von Bodenfunden hingewiesen</i>	Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise beachten.
342.	<b>17. Sonstige lokale Belange</b> <i>Naherholung, Wohnqualität, Freizeitaktivitäten,</i>	Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholung sind in Kap. 5.2.6 des LBP ausführlich dargelegt und bilanziert. Der Unterlage 9.5 ist zu entnehmen, dass das Landschaftsbild durch geeignete Maßnahmen landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet wird. Relevant sind diesbezüglich insbesondere die trassennahen Maßnahmen zur Eingrünung des Vorhabens sowie auch diverse trassenferne Maßnahmen, welche multifunktional zugleich zur Aufwertung des Landschaftsbildes beitragen. Aspekte der Kulturlandschaft wurden bei der Bewertung des Landschaftsbildes entsprechend Köhler u. Preiß 2000 mit berücksichtigt.  Die Zerschneidung von Wander- und Radwanderwegen ist begrenzt auf die Bauphase (baubedingte Beeinträchtigung), da die von der Trasse gequerten Wegeverbindungen durch Über- oder Unterführungen wiederhergestellt werden. Das vorhandene Wegenetz kann somit auch zukünftig ohne Umwege genutzt werden.
343.	<b>17.1 – Fernwanderweg wird zerstört</b>	Die genannten Wanderwege queren die A 33 im Bereich des Überführungsbauwerkes Nr. 3. Die genannten Beeinträchtigungen sind aufgrund der Lage des Wanderwegs zur A 33 nicht nachvollziehbar.
344.	<b>17.2 Kosten für neue Beschilderung und Kartenmaterial sind vom Verursacher zu tragen.</b>	Die Kosten für die Wiederherstellung der Beschilderung wird nach dem Verursacherprinzip von der Vorhabenträgerin übernommen.  Kosten für die Aktualisierung von Informations- und Kartenmaterial gehören nicht dazu.
345.	<b>17.3 Die Wohnqualität sinkt</b>	Im Außenbereich müssen Verkehrseinwirkungen in stärkerem Maße ohne Anspruch auf Schutzmaßnahmen oder Geldausgleich hingenommen werden als in Wohngebieten. Es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine unveränderte Umgebung im Außenbereich. Der Eigentumsschutz endet, wenn die „Erheblichkeitsschwelle“ von Verkehrseinwirkungen einer im Außenbereich errichteten bzw. geplanten Trasse nicht erreicht wird. In diesem Fall handelt es sich nicht um „nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer“ gemäß § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz – VwVfG - sondern um immaterielle Einwirkungen, die nicht vom Eigentumsschutz erfasst werden.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
346.	<i>Einzelne Siedlungen werden durch die Trasse zerschnitten</i>	Die Zerschneidung von Siedlungen wird auf das absolut notwendige Maß begrenzt. Gerade die für den Ausbau gewählte Vorzugsvariante der A 33 hat gegenüber den südlichen Varianten den Vorteil, dass der Verlust von Gebäuden und die Zerschneidungswirkungen am geringsten sind. Im Bereich Belm Haster Straße ergeben sich durch die Anbindung an die vorhandene A 33 und die angrenzende Bebauung Zwangspunkte für die Trassenführung. Eine Zerschneidung der in diesem Bereich befindlichen Streusiedlungsbebauung im Außenbereich ist nicht zu vermeiden.  Die Querverbindung des Radweges zwischen der K 316 und dem Radschnellweg Belm-Osnabrück hat für den Radverkehr keine Bedeutung. Die Heinrichstraße (Radschnellweg) wird im Bereich der Anschlussstelle B51 direkt an die K316 angeschlossen.
347.	<b>17.4 Naherholungsgebiete gehen verloren</b>	Die Autobahn führt zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und auch zu Beeinträchtigungen der Naherholungsfunktionen.  Planerisch festgesetzte oder ausgewiesene Naherholungsbereiche werden allerdings nicht tangiert.  Neben der Eingriffsregelung sind in Zusammenhang mit der Untersuchung der Umweltverträglichkeit bei dem Schutzgut Mensch auch die Auswirkungen des Projekts auf die Funktion des Raumes zum Zwecke der Naherholung betrachtet worden. Der Untersuchungsraum ist dabei charakterisiert durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung und ist in seiner Funktion für die Naherholung nur von eingeschränkter Bedeutung (regional bis lokal).  Weiterhin wird über verschiedene landschaftspflegerische Maßnahmen (Eingrünung der Autobahn) im direkten Trassenbereich versucht, eine landschaftsgerechte Einbindung zu erreichen.  Die trassenferneren Kompensationsmaßnahmen führen durch ihre naturnahe Gestaltung und Entwicklung auch zur Aufwertung des Landschaftsbildes und der Verbesserung der Naherholungsfunktionen. Vorhandene Wegebeziehungen bleiben erhalten, so dass die Erreichbarkeit gegeben bleibt.
348.	<b>18. Leitungsträger</b>	
349.	<i>Tieferlegung der WTL DN 600 GGG</i>	Der für die Tieferlegung der Wassertransportleitung (WTL) DN600 vorgesehener Arbeitsbereich (450m) ist in den Planunterlagen enthalten.
350.	<i>Merkblatt für Transportleitungen sind zu beachten</i>	Das Merkblatt für Wassertransportleitungen wird, in der jeweils gültigen Form, während des Baus berücksichtigt.
351.	<i>Berücksichtigung der Speed-Pipes und Mini-LWL-Kabel</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Bei den zugesendeten Dateien handelt es sich um Bestandsanlagen im Bereich der A 30 AS OS-Nahne und AK OS-Süd.
352.	<b>18.1 - Erdverlegte Hochdruckleitungen</b>	Die Leitungen sind der Vorhabenträgerin bekannt. Mit den Betreibern erfolgt bzw. ist bereits eine Abstimmung erfolgt.
353.	<b>18.2 – Umbau- bzw. Sicherungsmaßnahmen</b> <i>Min. 6 Monate vor Realisierung der Maßnahme mit Westnetz in Verbindung setzen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
354.	<i>Zugang zu vorh. Kabelverteilerschränken und Transformatorenstationen muss zu jeder Zeit gewährleistet bleiben</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
355.	<i>Einholen aktueller Planauskünfte durch die ausführende Baufirma</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
356.	<i>Im Näherungsbereich der vorh. Versorgungseinrichtungen sind alle Arbeiten in Handschachtung auszuführen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
357.	<i>Arbeiten in der Nähe von Versorgungseinrichtungen sind mit besonderer Sorgfalt auszuführen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.
358.	<b>18.3 Bedingungen Spezialstrom</b> <i>Fahrbahn A33 Richtung Bielefeld erhält eine max. Höhe von 99,50 m über NHN, Richtung A1 max. 98,85 m über NHN</i> <i>.....</i>	Die Gradienten der Fahrbahn wird bzgl. der angegebenen Höhen überprüft.
359.	<b>18.4 Abwasser- und Wasserleitungen</b> <i>Kreuzende Leitungen müssen verlegt und/oder gesichert, Kosten übernimmt Vorhabenträger</i>	Die im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehenden Kosten werden aufgrund bestehender Verträge bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts getragen. Eine Regelung erfolgt außerhalb der Planfeststellung.
360.	<i>Vorh. Wassertransportleitung im Bereich der Kreuzung der Straße Hinter dem Felde ist in den Plänen zu ergänzen</i>	Der Leitungsbestand wird ergänzt.
361.	<i>Lage der Leitungen ist bei Durchführung von Tiefbauarbeiten abzufragen; Tiefbauunternehmen benötigen eine örtliche Einweisung</i>	Die Hinweise werden beachtet und an die betreffenden Baufirmen weitergegeben.
362.	<i>Wassertransportleitung WTL DN 600 GGG muss um ca. 9m tiefergelegt und gesichert werden</i>	Der für die Tieferlegung der Wassertransportleitung (WTL) DN600 vorgesehener Arbeitsbereich (450m) ist in den Planunterlagen enthalten.
363.	<i>Auflagen aus dem beigefügten Merkblatt für Wassertransportleitungen sind zu beachten</i>	Das Merkblatt für Wassertransportleitungen wird, in der jeweils gültigen Form, während des Baus berücksichtigt.
364.	<b>18.5 Gashochdruckleitung</b> <i>Leitung Maßnahme Nr. 1.50 muss kontrolliert, ggf. ihre Umhüllung erneuert und gesichert werden</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
365.	<i>Leitung zw. Bau-km 43+000 und 43+100 muss umgelegt werden, eine Abstimmung muss noch erfolgen</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die vom Einwender geplanten Trassenbereiche werden in den Planunterlagen nachrichtlich dargestellt.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
366.	<i>praktische Umsetzung kann einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
367.	<i>Umlegungs- und Sicherungsarbeiten müssen noch vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme angeschlossen sein.</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
368.	<i>zuständige Genehmigungsbehörde ist das LBEG</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
369.	<i>Betriebsführer muss min. eine Woche vor Beginn benachrichtigt werden</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
370.	<i>vorh. Speed-Pipes und Mini-LWL-Kabel sind zu berücksichtigen</i>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
371.	<b>18.6 Telekom</b> <i>Min. 1 Monat vor der Ausschreibung die Ausbaupläne zusenden</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
372.	<i>Vor Beginn der Bauarbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien informieren</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Kabelschutzanweisung wird, in der jeweils gültigen Form, während des Baus berücksichtigt.
373.	<b>18.7 Pledoc</b> <i>Regelungsverzeichnis muss um zwei Kreuzungen der A33 mit der Ferngasleitung ergänzt werden</i>	Die ergänzten Trassenverläufe, entsprechenden Änderungen im Regelungsverzeichnis und Vorgaben zu Anlagen in Schutzstreifen werden, wenn nicht nachfolgend anderslautend kommentiert, übernommen.
374.	<i>Leitungskennzeichnung durch Open Grid Europe erforderlich; Baumaßnahmen im Schutzstreifenbereich nur nach vorheriger Abstimmung</i>	Die Hinweise werden beachtet.
375.	<i>Geländeniveau im Schutzstreifen ist beizubehalten</i>	Die Hinweise werden beachtet.
376.	<i>Abbruch des südlichen Widerlagers ist nur unter Aufsicht zulässig</i>	Die Hinweise werden beachtet.
377.	<i>Verbau des neu zu erstellenden, südlichen Widerlagers ist abzustimmen</i>	Die Hinweise werden beachtet.
378.	<i>Mögliche Schwingungsmessungen am Rohrstrang</i>	Die Hinweise werden beachtet.
379.	<i>Aufstellen von Baukränen, Baucontainern und Lagern ist im Schutzstreifenbereich nicht erlaubt</i>	Die Hinweise werden beachtet.
380.	<i>Befahren von unzureichend befestigten Bereichen mit Ketten- oder sonstigen schweren Baufahrzeugen ist untersagt, Überfahrten sind nur nach Absprache zulässig</i>	Die Hinweise werden beachtet.
381.	<i>Entwässerungsmulde im Bereich der Heinrichstraße ist grundsätzlich außerhalb des Schutzstreifens anzulegen</i>	Die Entwässerungsmulde ist am Böschungsfuß angeordnet. Eine genaue Abstimmung bzgl. des Schutzstreifens ist mit dem Leitungsbetreiber erforderlich.
382.	<i>Böschungsfuß der Mulde im Bereich von Bau-km 49+500 bis 49+700 ist so zu gestalten, dass der Schutzstreifen unberührt bleibt</i>	Die Hinweise werden beachtet.
383.	<i>Lärmschutzwand von Bau-km 50+752 bis 50+842 ist durch Lärmschutzwälle zu ersetzen</i>	Bei entsprechender Flächenverfügbarkeit sind Lärmschutzwälle deutlich wirtschaftlicher als Lärmschutzwände. Im vorliegenden Fall würden die Wandkosten das fünffache eines Walls betragen. Hinzu kommt noch der deutlich größere Wartungsaufwand bei den Lärmschutzwänden. Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist im vorliegenden Fall die beste Lösung die Verlängerung des Schutzrohrs.
384.	<i>Ferngasleitung muss mittig zwischen den Pfosten des Lärmschutzelements verlaufen</i>	Die Hinweise werden beachtet.
385.	<i>Fundamente der Stützen sind so tief zu gründen, dass bei Arbeiten die Standsicherheit der Stützen gegeben ist</i>	Die Hinweise werden beachtet.
386.	<i>Lärmschutzwandelemente über dem Rohrstrang der Ferngasleitung müssen jederzeit abgebaut werden können</i>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
387.	<i>Neuanpflanzungen von Bäumen, Hecken etc. dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereichs erfolgen</i>	Die Hinweise werden beachtet.
388.	<b>19. Jagd- und Fischerei</b>	
389.	<b>19.1 - Jagdwertminderung</b>	Beim geplanten Neubau einer Straße ist die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären. Die Beeinträchtigung des Jagdbezirks ist durch eine entschädigungsrechtliche Vereinbarung zu berücksichtigen. Die Grundlage hierfür bildet ein vom Vorhabenträger beauftragtes Jagdwertgutachten (Sachverständigengutachten).
390.	<b>20. Umstufungen im nachgeordneten Netz</b>	
391.	<i>Herabstufung B51</i>	Eine Herabstufung der B51alt „Bremer Straße“ ist im Zuge des Neubaus der B51n OU Belm bereits erfolgt.
392.	<b>21. Träger öffentlicher Belange</b>	
393.	<b>21.1 – Nachbergbau</b>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und beachtet.

1.	Einwendungsthema / Sachargument	Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin
	<i>Es können Erdaltölverträge, Erdgasverträge und Salzabbaugerechtigkeiten vorliegen</i>	
394.	<b>21.2 – Rohstoffe</b> <i>Autobahntrasse führt randlich durch Vorranggebiete Rohstoffgewinnung</i>	Die im Trassenverlauf ausgewiesenen Vorranggebiete für die Rohstoffgewinnung sind dem Antragsteller bekannt. Hierbei handelt es sich um mehrere Tonabbaugebiete (Gruben). Der Neubau der A33 greift südlich in das benannte Abbaugelände ein. Es ist vorgesehen im Zuge der Bautätigkeit den gewonnenen Tonstein dem Wirtschaftskreislauf zuzuführen.  Bei den innerhalb des Vorranggebietes für Tonabbau gelegenen Maßnahmen handelt es sich um FCS-Maßnahmen, welche zur Bewahrung der Kohärenz des Schutzgebietsnetzes Natura 2000 erforderlich sind. Im Wesentlichen handelt es sich um Teile der Maßnahmen 4.6 AFCS und 4.7 AFCS zur Verbesserung der Nahrungs- und Habitatqualitäten für das Große Mausohr und weitere Fledermausarten sowie verschiedene Brutvogelarten. Die Flächen wurden aufgrund ihrer besonderen Eignung für diese Maßnahmen ausgewiesen. Die Maßnahmen beinhalten die Beseitigung von Nadelgehölzen in Laubbeständen und die Verlängerung der Umtriebszeiten bzw. die Schaffung von Habitatwaldparzellen. Solange diese nicht zu über 75 % ihre Zerfallsphase abgeschlossen und andere Maßnahmen wie die Aufforstungen eine hinreichende Funktionsfähigkeit erreicht haben, sollten diese Flächen nicht in Anspruch genommen werden. Die Vereinbarkeit mit dem Ziel der Rohstoffgewinnung ist insoweit vom Zeithorizont möglicher Abbauplanungen abhängig. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen überwiegend randlich der Vorranggebiete liegen.  Zusätzlich liegen von Maßnahme 4.9 (Kleingewässer für den Kammmolch) ein Gewässer am Rande des Vorranggebietes und eines in einer vorhandenen Abbaustelle.
395.	<i>Um eine Vereinbarkeit zu erzielen, ist sicherzustellen, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen zukünftige Rohstoffgewinnung weder erschweren noch verhindern.</i>	Eine Vereinbarkeit ist hier grundsätzlich vorstellbar, bedürfte aber im Falle eines Abbaus konkreter Abstimmungen.
396.	<b>21.3 – Bedingungen, Auflagen, Hinweise der DB</b> <i>Immissionen sind hinzunehmen</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
397.	<i>Sicherheit und Betrieb des Eisenbahnverkehrs darf nicht gefährdet oder gestört werden</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
398.	<i>Anerkannte Regeln der Technik sind einzuhalten</i>	Die anerkannten Regeln der Technik, die gültigen Sicherheitsvorschriften sowie einschlägige Regelwerke werden beachtet.
399.	<i>Bahnbetrieb darf nur in geringstem Maße eingeschränkt werden</i>	Die Sperrpausen werden mit der DB Netz AG abgestimmt und 3 Jahre im Voraus angemeldet.
400.	<i>Oberleitungsanlagen müssen angepasst werden, etc.</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
401.	<i>Kabel- und Leitungsermittlung im Grenzbereich ist rechtzeitig zu beantragen</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
402.	<i>Widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes ist unzulässig</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
403.	<i>Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden</i>	Für eine planmäßige Versickerung von Niederschlagswasser liegen innerhalb des Planungsabschnittes gemäß Baugrunduntersuchung (BGA 2015) aufgrund des vorhandenen Baugrundes im Zusammenhang mit den lokalen Grundwasserflurabständen meist ungünstige Verhältnisse vor. Daher wird das anfallende Oberflächenwasser entlang der Transportmulden mit Abschlüssen über entsprechende Abläufe in Sammelleitungen zur weiteren Behandlung (Retentionsbodenfilter bzw. Absetzbecken des Versickerungsbeckens) in Richtung Vorflut geleitet. Insgesamt werden  8 Retentionsbodenfilter (RBF) und ein Versickerungsbecken (VB) vorgesehen.
404.	<i>Für die geplante „E-Freileitung“ muss ein Kreuzungsvertrag abgeschlossen werden</i>	Bei der Freileitung handelt es sich um eine nachrichtliche Darstellung einer geplanten 110 kV Leitung der Westnetz GmbH.
405.	<i>für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, auch zukünftig, haftet der Planungsträger/Bauherr</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
406.	<b>21.4 – polizeilich und verkehrlich keine Bedenken</b>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.