Samtgemeinde Esens
126. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Esens

Bebauungsplan Nr. 89 der Stadt Esens "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel"

Verfahrensstand:

Berücksichtigung der Stellungnahmen
aus der frühzeitigen Beteiligung und
der öffentlichen Auslegung

23.03.2018

Verfahrensablauf

Durchführung der frühzeitigen Beteiligungen

Der Samtgemeinderat der Samtgemeinde Esens hat in seiner Sitzung am 28.09.2016 den Aufstellungsbeschluss der **126. Flächennutzungsplanänderung** gefasst sowie die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beschlossen.

Der Rat der Stadt Esens hat in seiner Sitzung am 26.09.2016 die Aufstellung des **Bebauungsplans Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel"** beschlossen

Die Aufstellungsbeschlüsse sowie Ort und Datum des öffentlichen Erörterungstermins wurden am 12.10.2016 ortsüblich bekanntgemacht.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte für beide Verfahren per Schreiben vom 11.10.2016 mit der Einladung zu einem Erörterungstermin am 26.10.2016 und in Form der Aufforderung zur Abgabe von schriftlichen Stellungnahmen bis zum 25.10.2016.

Im Rahmen des **Erörterungstermins** wurden über die v. g. schriftlich vorliegenden Stellungnahmen hinaus mündliche Aussagen wie folgt getroffen:

- Vonseiten des Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL) wird der Status des Flurbereinigungsverfahrens erläutert. Dieses wurde um- und zu einem kleineren Teil eingestellt. Die Flächen für die Kohärenzsicherung liegen im Bereich der Flurbereinigung. Daher soll eine Abstimmung mit dem ArL erfolgen.
- Vonseiten der Landwirtschaftskammer wird darauf hingewiesen, dass den Flächen zur Kompensationssicherung benachbart liegende landwirtschaftliche Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden dürfen.
- Vonseiten des Landesfischereiverbandes gibt es keinerlei Einwände gegen die Planung.

Diese Hinweise wurden bei der Erstellung der Entwürfe der 126. FNP-Änderung und des Bebauungsplans Nr. 89 beachtet.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte für beide Verfahren in einem Erörterungstermin am 26.10.2016 mit der Möglichkeit, schriftliche Stellungnahmen bis zum 11.11.2016 abzugeben.

Im Rahmen des Erörterungstermins der **frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung** wurden keine Hinweise oder Anregungen vorgetragen.

Anm.:
Zur Veranstaltung erschien ein Bürger. Die Planungen wurden durch die Vertreter der Stadt, Herrn RA Dr. Gellermann u. Firma Thalen Consult vorgestellt. Hieran anschließend wurde die Thematik ausführlich erörtert. Dabei unterstützte der Bürger die planerischen Bemühungen der Stadt Esens und sprach sich für den Erhalt der Straße aus.

Durchführung der öffentlichen Auslegungen

Der Samtgemeindeausschuss der Samtgemeinde Esens hat am 09.11.2017 die öffentliche Auslegung der **126. Flächennutzungsplanänderung** gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Esens hat am 08.11.2017 die öffentliche Auslegung des **Bebauungsplanes Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel"** gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Ort und Dauer der öffentlichen Auslegungen sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden am 18.11.2017 ortsüblich bekanntgemacht.

Die öffentlichen Auslegungen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden vom 27.11.2017 bis zum 29.12.2017 durchgeführt.

Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte per Anschreiben vom 22.11.2017 mit der Aufforderung zur Abgabe von schriftlichen Stellungnahmen bis zum 29.12.2017.

Übersicht zu den vorliegenden Stellungnahmen

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie anerkannte Naturschutzvereinigungen gaben Stellungnahmen, die Anregungen und Hinweise enthalten, ab. Von Seiten der Öffentlichkeit wurden drei Stellungnahmen abgegeben.

Nr.	Einwender	Hinweise	Anregung
01	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Bonn	x	
02	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung (LGLN), Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Hannover	x	
03	Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Leer	x	
04	EWE NETZ GmbH, Netzregion Ostfriesland, Leer	x	
05	Deutsche Telekom Technik GmbH, Osnabrück/Bayreuth	x	
06	Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, Wilhelmshaven		x
07	Landkreis Wittmund	x	x
08	Niedersächsischer Heimatbund (NHB), Hannover		x
09	Öffentlichkeit 1	x	x
10	Avacon Netz GmbH, Salzgitter	x	x
11	Deutscher Gebirgs- und Wanderverein, LV Nds., Osnabrück	x	

Nr.	Einwender	Hinweise	Anregung
12	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Aurich	x	
13	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover	x	
14	Naturschutzbund Deutschland (NABU), LV Nds., Hannover	x	x
15	Öffentlichkeit 2	x	x
16	Deichacht Esens-Harlingerland, Sielacht Dornum und Sielacht Esens	x	
17	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Hannover	x	x
18	Öffentlichkeit 3	x	x
19	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Aurich	x	
20	Ostfriesische Landschaft, Aurich	x	
21	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV), Brake	x	
22	Ericsson GmbH, Düsseldorf	x	

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gaben Stellungnahmen ohne Hinweise oder Anregungen ab:

- Amt für regionale Landesentwicklung (ArL) Weser-Ems, Aurich (15.12.2017)
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) (27.12.2017)
- Deutsche Flugsicherung (DFS) (19.12.2017)
- Einzelhandelsverband Ostfriesland (13.10.2016)
- Eisenbahn Bundesamt (EBA) (18.10.2016 und 29.11.2017)
- ExxonMobil Produktion GmbH (27.11.2017)
- Gasunie Deutschland Transport Services GmbH (18.10.2016 und 28.11.2017)
- Gemeinde Dornum (17.10.2016 und 04.12.2017)
- Gemeinde Großheide (18.12.2017)
- Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg (IHK) (24.10.2016 und 20.12.2017)
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Meppen (24.10.2016)
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover (27.12.2017) (B-Plan)
- Landkreis Aurich (11.01.2018)
- Landkreis Friesland (12.12.2017)
- Meliorationsverband Wittmund-Friesland (12.12.2017)
- Nds. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr (NLStBV), Oldenburg (04.12.2017)
- Nds. Landesbehörde f. Straßenbau u. Verkehr (NLStBV), Aurich (19.10.2016)
- Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Aurich (08.12.2017)
- PLEdoc GmbH (Gasleitungsauskunft) (24.10.2016 und 30.11.2017/01.12.2017)
- Samtgemeinde Hage (28.11.2017)
- Sielacht Wittmund (18.10.2016)

1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Bonn		18.10.2016
1.1	Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 11.10.2016 zu o.g. Maßnahme teile ich Ihnen mit, das sich das Plangebiet im Interessenbereich der militärischen LV-Radaranlage Brockzetel sowie innerhalb des Zuständigkeitsbereich für militärische Flugplätze gem. § 18 a Luftverkehrsgesetz befindet. Die Bundeswehr hat keine Bedenken bzw. keine Einwände, wenn bauliche Anlagen in diesem Gebiet einschl. untergeordneter Gebäudeteile eine Höhe von 30 m über Grund nicht überschreiten würden. Sollte diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - zur Prüfung zuzuleiten.“)	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da mit der vorliegenden Planung keine baulichen Anlagen mit mehr als 30 m Höhe zugelassen werden, sind die Belange der Bundeswehr nicht betroffen.“)	
	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Bonn		29.11.2017
1.2	ich möchte Ihnen mitteilen, dass unsere Stellungnahme vom 18.10.2016 in vollem Umfang aufrechterhalten wird.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da mit der vorliegenden Planung keine baulichen Anlagen mit mehr als 30 m Höhe zugelassen werden, sind die Belange der Bundeswehr nicht betroffen.“)	
	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw), Bonn		19.12.2017
1.3	Gegen o. a. Vorhaben bestehen seitens der Bundeswehr, vorbehaltlich der gleichbleibenden Sach- und Rechtslage, keine Bedenken. Eine erneute Beteiligung am Verfahren ist nicht erforderlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dem Hinweis wird entsprochen. Das BAIUDBw wird auf eigenen Wunsch nicht weiter am Verfahren beteiligt.	

2.	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung, Regionaldirektion Hameln-Hannover, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Hannover		18.10.2016
2.1	Sie haben im Rahmen eines Bauleitplanverfahrens oder einer vergleichbaren Planung das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln-Hannover (Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)) als Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Baugesetzbuch (BauGB) beteiligt. Meine Ausführungen hierzu entnehmen Sie bitte der Rückseite; diese Stellungnahme ergeht kostenfrei.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
2.2	Sofern in meinen anliegenden Ausführungen eine weitere Gefahrenerforschung empfohlen wird, mache ich darauf aufmerksam, dass die Gemeinden als Behörden der Gefahrenabwehr auch für die Maßnahmen der Gefahrenerforschung zuständig sind. Eine Maßnahme der Gefahrenerforschung kann eine historische Erkundung sein, bei der alliierte Kriegsluftbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Luftbildauswertung). Der KBD hat nicht die Aufgabe, alliierte Luftbilder zu Zwecken der Bauleitplanung oder des Bauordnungsrechts kostenfrei auszuwerten, die Luftbildauswertung ist vielmehr gem. § 6 Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG) in Verbindung mit § 2 Abs. 3 Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) auch für Behörden kostenpflichtig. Sofern eine solche kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, bitte ich um entsprechende schriftliche Auftragserteilung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
2.3	Es kann nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsbereich vorliegt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da zur Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung keine Baumaßnahmen (mehr) erfolgen, ist eine weitere Erkundung hinsichtlich der Kampfmittel nicht erforderlich.	

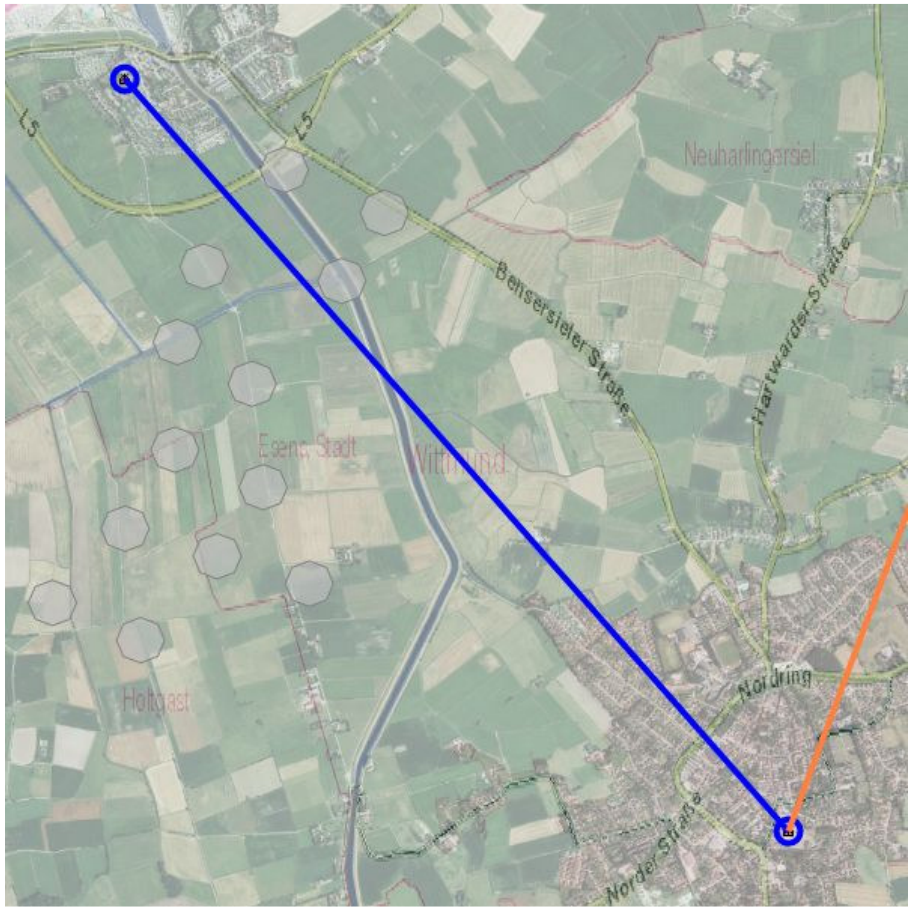
3.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Leer	17.10.2016
3.1	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da zur Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung keine Baumaßnahmen (mehr) erfolgen, ist eine weitere Abstimmung nicht erforderlich.
	Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Leer	19.12.2017
3.2	[Für Teiländerungsbereich I der 126. Flächennutzungsplanänderung] Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da zur Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung keine Baumaßnahmen (mehr) erfolgen, ist eine weitere Abstimmung nicht erforderlich.
3.3	[Für Teiländerungsbereich II der 126. Flächennutzungsplanänderung] Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

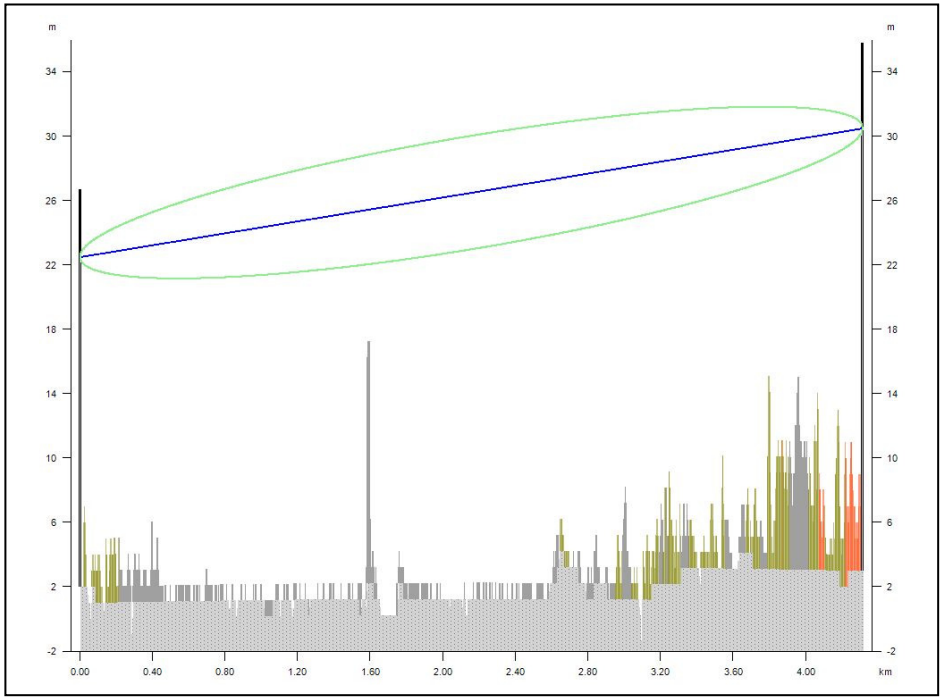
	macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant.	
3.4	[Für Teilgeltungsbereich I des BP 89] Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 22.11.2017. Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
3.5	[Für Teilgeltungsbereich II des BP 89] Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 22.11.2017. Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

4.	EWE NETZ GmbH, Netzregion Ostfriesland, Leer		19.10.2016
4.1	In dem Plangebiet befinden sich Gasverteilungsleitungen, 20-kV und 1-kV Kabel sowie Fernmeldekabel und Leerrohrsysteme mit Glasfaserkabeln der EWE NETZ GmbH mit den zugehörigen Anlagen. Diese Leitungen und Anlagen müssen in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) erhalten bleiben und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden. Sollten Sie für Ihre weitere Planung Informationen benötigen, können Sie diese schriftlich oder auch gerne über unsere Internetseite (http://www.ewe-netz.de/gas/gas-geodaten.php) anfordern. Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.“)	(Die Stellungnahme wurde wie folgt berücksichtigt: „Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da zur Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung keine Baumaßnahmen (mehr) erfolgen, ist eine weitere Abstimmung nicht erforderlich.“)	
			13.12.2017
4.2	Die oben genannte Änderung des Flächennutzungsplanes haben wir zur Kenntnis genommen. Beachten Sie bitte hierzu auch unsere Stellungnahme vom 19.10.2016.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	

5.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Osnabrück	24.10.2016
5.1	Im Bereich der Kreuzungen des geplanten Trassenverlaufes mit den vorhandenen Straßen (L8 und L5) befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Diese Telekommunikationslinien werden von den Straßenbaumaßnahmen berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden. Wir möchten unsere Planungen und ggf. Ausschreibungsunterlagen rechtzeitig vorbereiten. Wir bitten daher den Bauträger, uns mindestens 3 Monate vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne zuzusenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitzuteilen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da zur Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung keine Baumaßnahmen (mehr) erfolgen, ist eine weitere Abstimmung nicht erforderlich.
	Deutsche Telekom Technik GmbH, Osnabrück	28.12.2017
5.2	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Wir haben zu den o.a. Planungen keine Bedenken oder Anregungen. Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen. mailto:T-NL-N-PTI-12-Planungsanzeigen@telekom.de	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Telekom wird bei Planungsänderungen weiter beteiligt.
	Deutsche Telekom Technik GmbH, Bayreuth	18.12.2017
5.3	Vielen Dank für Ihr beiden Schreiben vom 21.11. und 22.11.2017, die wir am 14.12.2017 erhalten haben; Bebauungsplan Nr. 89 "Kommunale Entlastungsstr. Bensersiel" der Stadt Esens und 126. Änderung Flächennutzungsplan Samtgemeinde Esens "Kommunale Entlastungsstr. Bensersiel" . Ihr Zeichen: 3/60/Br Die Umge-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen; sie haben aber für die 126. FNP-Änderung sowie für den 89. Bebauungsplan keine Relevanz und werden daher nicht übernommen.

	hungsstraße, kreuzt unsere Richtfunkstrecke HH0666-HH5241, der Teiländerungsbereich II ist frei von Richtfunk. Wir bitten Sie, dies in Ihren Unterlagen zu übernehmen und bei Planungen zu berücksichtigen. In der Anlage "Esens_Bensersiel_Trassenschutz Report" finden Sie in der Datei „Trassendaten.csv" die Daten der beschriebenen Richtfunkstrecke. Die Shapes sind im Koordinatensystem WGS84. Die Telekom hat auch bei der Fa. Ericsson Services GmbH weitere Verbindungen angemietet. Die Daten dieser Strecken stehen uns leider nicht zur Verfügung. Wir weisen darauf hin, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Telekom-Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Firma Ericsson Services GmbH, in Ihre Anfrage ein. Bitte richten Sie diese Anfrage an: Ericsson Services GmbH Prinzenallee 21 40549 Düsseldorf oder per Mail an bauleitplanung@ericsson.com	


L5
L5
Neuharlingersiel
Bensersieler Straße
Hartwarder Straße
Esens, Stadt
Wittmund
Holtgast
Norddring
Norder Straße


m
34
30
26
22
18
14
10
6
2
-2
0.00
0.40
0.80
1.20
1.60
2.00
2.40
2.80
3.20
3.60
4.00
km

6.	Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, Wilhelmshaven		24.10.2016
6.1	Aus Sicht der Nationalparkverwaltung ist es erforderlich in den Prüfungsrahmen und in die Untersuchungsinhalte für die Bauleitplanverfahren, insbesondere vor dem Hintergrund der Umweltprüfung nach §2 Abs. 4 BauGB, aufzunehmen, ob und inwieweit die Schutz- und Erhaltungsziele des Nationalparks und seiner wertbestimmender Arten (s. Anlage 5 NWattNPG) auch vor dem Hintergrund der EU- rechtlicher Regelungen durch die Planungen erheblich beeinträchtigt werden. Insbesondere gilt dies für Interaktionen von Arten wie dem Großer Brachvogel und den verschiedenen Gänsearten zwischen Rast- und Nahrungsplätzen im Nationalpark und dem angrenzenden von der Planung betroffenen Grünland binnendeichs.	Die Anregungen werden berücksichtigt. In der FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt eine Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf Interaktionen von Arten zwischen Rast- und Nahrungsplätzen im Nationalpark und dem angrenzenden von der Planung betroffenen Grünland binnendeichs.	
	Nationalparkverwaltung Niedersächsisches Wattenmeer, Wilhelmshaven		14.12.2017
6.2	...,die Nationalparkverwaltung “Niedersächsisches Wattenmeer“ nimmt zu der oben genannten Planung als Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung nur schriftlich wie folgt Stellung: Grundsätzlich bleiben die Inhalte unserer Stellungnahme vom 24.10.2016 zu der gleichen Sache weiter bestehen. Hierauf wird Bezug genommen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen und wurde entsprechend beachtet.	
6.3	So ist es aus Sicht der Nationalparkverwaltung weiterhin erforderlich, in den Prüfungsrahmen und in die Untersuchungsinhalte für die Bauleitplanverfahren, insbesondere vor dem Hintergrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, aufzunehmen, ob und inwieweit die Schutz- und Erhaltungsziele des Nationalparks und seiner wertbestimmender Arten (s. Anlage 5 zum NWattNPG) auch vor dem Hintergrund der EU-rechtlichen Regelungen durch die Planungen erheblich beeinträchtigt werden. So ist nach Anlage 5	Die Anregung wurde bereits berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung nach § 34 BNatSchG wurden in Kap. 8 „Projektbedingte Beeinträchtigungen des Nationalparks Nds. Wattenmeer“ die möglichen Auswirkungen der kommunalen Entlastungsstraße Bensersiel auf die Schutzzwecke des FFH- und Vogelschutzgebiets Nds. Wattenmeer überprüft. Insbesondere wurde geprüft, ob Beeinträchtigungen von Teilhabita-	

	zum NWattNPG in Ziff. IV. 2c) als allgemeines Erhaltungsziel für den Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer" als NATURA 2000-Gebiet und für Arten gemäß Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG bestimmt: "Geeignete Lebensräume für alle Lebensphasen (...) von ausreichender Größe sowie der Möglichkeit **unbehinderter Wander- und Wechselbewegungen zwischen den Teillebensräumen, auch in der Umgebung des Nationalparks.**	ten der im Vogelschutzgebiet Nds. Wattenmeer brütenden und rastenden Vogelbestände zu befürchten sind. Es konnte hierbei keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzzwecke des Nationalparks Nds. Wattenmeer durch die Ortsentlastungsstraße Bensersiel festgestellt werden. Eine Behinderung der Wander- und Wechselbewegungen der Vögel zwischen Wattenmeer und dem Festland ist durch die nahe bei Bensersiel verlaufende Straßentrasse nicht gegeben.
6.4	Insbesondere gilt dies für Interaktionen von Arten wie dem Großen Brachvogel und den verschiedenen Gänsearten zwischen Rast- und Nahrungsplätzen im Nationalpark und dem angrenzenden von der Planung betroffenen Grünland binnendeichs.	Die Anregung wurde bereits berücksichtigt. Bei der Überprüfung wurden die rastenden Brachvögel und die Gänsearten schwerpunktmäßig betrachtet (siehe Prüfung nach § 34 BNatSchG, Kap. 8.3).

7.	Landkreis Wittmund	05.01.2018
7.1	Bauleitplanung der Samtgemeinde Esens 126. Änderung des Flächennutzungsplanes 1. Abt. 60.1 Bauen Keine Anregungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
7.2	2. Abt. 60.2 Umwelt I Untere Wasserbehörde Zu dem Gesamtvorhaben „Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" wurde im Zuge der Aufstellung des für das Vorhaben seinerzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 67 auch ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die nicht unerheblichen wasserbaulichen Maßnahmen, die mit der Verwirklichung des Baus der Entlastungsstraße einhergehen, waren und sind der Grund hierfür. Aufgrund der Tatsache, dass, anders als bei einer straßenrechtlichen Planfeststellung (vgl. § 17 Abs. 3 FstrG) die wasserrechtliche Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht durch einen Bebauungsplan ersetzt werden kann, war dieses „Parallelverfahren" zwingend notwendig. Der diesbezügliche Planfeststellungsbeschluss wurde unter dem 22.03.2006 verfasst und ist mittlerweile unanfechtbar, da von keiner Seite entsprechende Rechtsmittel eingelegt wurden. Konzentriert mit erteilt in dem zitierten Beschluss wurde auch die zur Verwirklichung notwendige deichbehördliche Ausnahmegenehmigung, die ebenfalls unanfechtbar ist. Durch die Aufstellung des neuen hier zu betrachtenden Bebau-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	ungsplanes Nr. 89 werden die Grundzüge der bisherigen Planung, zumindest, was die deich- und wasserrechtlichen Belange angeht, nicht verändert. Der genannte Planfeststellungsbeschluss behält daher nach wie vor seine Gültigkeit. **Von daher werden aus Sicht der Unteren Deich- und Wasserbehörde keine Anregungen oder Bedenken zum neuen Bauleitplanverfahren vorgetragen, da alle diesbezüglichen Belange bereits allumfassend abgearbeitet sind.**	
7.3	3. Abt. 60.2 Umwelt I Untere Naturschutzbehörde Die Ausführungen in den vorgelegten Unterlagen zum Projekt sind umfassend und nachvollziehbar und werden von mir anerkannt. Ich setze dabei voraus, dass die Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zur Kompensation konsequent umgesetzt werden. Eine große Bedeutung kommt den Monitoringmaßnahmen einschließlich einer möglichen Anpassung der Pflege- und Entwicklungskonzepte in den Bereichen der Ersatzmaßnahme (Teilgeltungsbereich II des B-Planes) und der Kohärenzmaßnahme zu. Damit ist gesichert, dass die erforderlichen Ziele insbesondere für die Avifauna erreicht werden. Betroffen sind die Landschaftsschutzgebiete 25 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich des Landkreises Wittmund, Landkreis Wittmund, Samtgemeinde Esens" (LSG 25) und 25II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensersiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund" (LSG 25II). Sie beinhalten den an die Europäische Kommission gemeldeten Geltungsbereich des Vogelschutzgebietes 63, der im Landkreis Wittmund liegt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her. Das Vorhaben, das vollständig im LSG 25 II liegt, fällt unter die in § 4 Abs. 10 der Verordnung über das LSG 25 II aufgeführten Projekten. Da gemäß der Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erfüllt sind, ist eine Befreiung von den Verboten der Verordnung nicht erforderlich.	
7.4	4. Stabsstelle Regionalplanung (60.3) Bauleitplanung Keine Anregungen und I oder Bedenken. Raumordnung und Landesplanung Keine Anregungen und I oder Bedenken.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
7.5	Allgemeiner Schlusssatz Diese Stellungnahme erfolgt im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange. Eine abschließende Prüfung, ob die FNP-Änderung den formell-rechtlichen und materiell-rechtlichen Anforderungen entspricht, bleibt dem erforderlichen Genehmigungsverfahren nach dem BauGB vorbehalten. Eine darüber hinausgehende Prüfung der Zweckmäßigkeit (Fachaufsicht i. S. von § 171 Abs. 5 Nr. 3 NKomVG) erfolgt nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	Landkreis Wittmund	05.01.2018
7.6	Bauleitplanung der Stadt Esens Bebauungsplan Nr. 89 "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" 1. Abt. 60.1 Bauen Keine Anregungen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
7.7	2. Abt. 60.2 Umwelt I Untere Wasserbehörde Zu dem Gesamtvorhaben „Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" wurde im Zuge der Aufstellung des für das Vorhaben seinerzeit rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 67 auch ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die nicht unerheblichen wasserbauliehen Maßnahmen, die mit der Verwirklichung des Baus der Entlastungsstraße einhergehen, waren und sind der Grund hierfür. Aufgrund der Tatsache, dass, anders als bei einer straßenrechtlichen Planfeststellung (vgl. § 17 Abs. 3 FstrG) die wasserrechtliche Planfeststellung oder Plangenehmigung nicht durch einen Bebauungsplan ersetzt werden kann, war dieses „Parallelverfahren" zwingend notwendig. Der diesbezügliche Planfeststellungsbeschluss wurde unter dem 22.03.2006 verfasst und ist mittlerweile unanfechtbar, da von keiner Seite entsprechende Rechtsmittel eingelegt wurden. Konzentriert mit erteilt in dem zitierten Beschluss wurde auch die zur Verwirklichung notwendige deichbehördliche Ausnahmegenehmigung, die ebenfalls unanfechtbar ist. Durch die Aufstellung des neuen hier zu betrachtenden Bebauungsplanes Nr. 89 werden die Grundzüge der bisherigen Planung,	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	zumindest, was die deich- und wasserrechtlichen Belange angeht, nicht verändert. Der genannte Planfeststellungsbeschluss behält daher nach wie vor seine Gültigkeit. **Von daher werden aus Sicht der Unteren Deich- und Wasserbehörde keine Anregungen oder Bedenken zum neuen Bauleitplanverfahren vorgetragen, da alle diesbezüglichen Belange bereits allumfassend abgearbeitet sind.**	
7.8	3. Abt. 60.2 Umwelt I Untere Naturschutzbehörde Die Ausführungen in den vorgelegten Unterlagen zum Projekt sind umfassend und nachvollziehbar und werden von mir anerkannt. Ich setze dabei voraus, dass die Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zur Kompensation konsequent umgesetzt werden. Eine große Bedeutung kommt den Monitoringmaßnahmen einschließlich einer möglichen Anpassung der Pflege- und Entwicklungskonzepte in den Bereichen der Ersatzmaßnahme (Teilgeltungsbereich II des B-Planes) und der Kohärenzmaßnahme zu. Damit ist gesichert, dass die erforderlichen Ziele insbesondere für die Avifauna erreicht werden. Betroffen sind die Landschaftsschutzgebiete 25 "Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich des Landkreises Wittmund, Landkreis Wittmund, Samtgemeinde Esens" (LSG 25) und 25 II "Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensersiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund" (LSG 25 II). Sie beinhalten den an die Europäische Kommission gemeldeten Geltungsbereich des Vogelschutzgebietes 63, der im Landkreis Wittmund liegt. Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzge-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

	setz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her. Das Vorhaben, das vollständig im LSG 25II liegt, fällt unter die in § 4 Abs. 10 der Verordnung über das LSG 25II aufgeführten Projekten. Da gemäß der Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erfüllt sind, ist eine Befreiung von den Verboten der Verordnung nicht erforderlich.	
7.9	4. Stabsstelle Regionalplanung (60.3) Bauleitplanung Der Bebauungsplan wird gem. § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB nicht aus dem gültigen Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Esens entwickelt. Deshalb wird gem. § 8 Abs. 3 Satz 1 BauGB die 126. Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren durchgeführt. Die 126. Änderung des Flächennutzungsplanes bedarf gem. § 6 Abs. 1 Satz 1 BauGB in Verbindung mit § 1 Abs. 1 DVO-BauGB der Genehmigung durch den Landkreis Wittmund. Der Bebauungsplan nach § 30 BauGB bedarf nach § 10 Abs. 2 Satz 1 BauGB keiner Genehmigung, er unterliegt damit keiner aufsichtsbehördlichen Kontrolle. Der Satzungsbeschluss zu dem Bebauungsplan durch die Ge-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

	meinde ist nach § 10 Abs. 3 Satz 1 BauGB lediglich ortsüblich bekannt zu machen. Vor dem Hintergrund der geschilderten Sachlage wurde der Plan weder in formellrechtlicher noch in materiellrechtlicher Hinsicht einer Prüfung unterzogen.	
7.10	Raumordnung und Landesplanung Keine Anregungen und/oder Bedenken	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

8.	Niedersächsischer Heimatbund (NHB), Hannover	25.10.2016
8.1	in unserer Eigenschaft als eine nach Bundesnaturschutzgesetz anerkannte Naturschutzvereinigung teilen wir Ihnen mit, dass wir erhebliche Zweifel daran haben, dass durch die o. g. F-Plan-Änderung und Aufstellung des B-Planes die naturschutzfachlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die illegal errichtete und betriebene Ortsumgehung nachträglich legalisieren zu können. Wie wir bereits dem Landkreis Wittmund in unserer Stellungnahme zur Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes 25 II dargelegt haben, führt die Entlastungsstraße seit ihrer Herstellung infolge der Flächenversiegelung und Verlärmung zu einer erheblichen Beeinträchtigung bzw. Entwertung des EU-Vogelschutzgebietes. Im Gutachten „Brut- und Rastvogelerfassung Ortsumgehung Bensersiel“ von 2015 (Büro für Biologie und Umweltplanung) sind die Schäden ansatzweise beschrieben. Es ist nicht ersichtlich, dass die o. g. Planung an diesem Zustand etwas ändert, auch nicht durch die im Plan eingezeichneten Kompensationsflächen. Diese erscheinen aufgrund ihrer Wertigkeit für eine zusätzliche Aufwertung und als Kohärenzflächen ungeeignet.	Die Anregungen treffen nicht zu. Wird ein Bebauungsplan - wie im hier vorliegenden Fall - im Normenkontrollverfahren für unwirksam erklärt, ist es einer Gemeinde aufgrund des § 121 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) versagt, die als fehlerhaft erkannte Satzung (§ 10 BauGB) bei unveränderter Sach- und Rechtslage nochmals zu erlassen. Dieses Verbot der Normwiederholung gilt daher nicht, wenn sich die Sach- und/oder Rechtslage ändert. Inzwischen wurde das Vogelschutzgebiet V 63 durch das Land Niedersachsen vergrößert und über die Bundesrepublik Deutschland der EU gemeldet. Am 31.10.2016 wurde die Erweiterungsfläche durch die Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensersiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund“ (LSG 25 II) nach nationalem Recht unter Schutz gestellt. Durch die Ausweisung des LSG 25 II ändert sich die Rechtslage, so dass die Aufstellung neuer Bauleitpläne zur Legalisierung der kommunalen Entlastungsstraße Bensersiel ermöglicht wird. In der Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte eine Verträglichkeits-, Alternativen- und Abweichungsprüfung mit dem Nachweis der zwingenden Gründe und von Kohärenzmaßnahmen in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden.

	Niedersächsischer Heimatbund (NHB), Hannover		20.12.2017
8.2	in unserer Eigenschaft als eine naturschutzrechtlich anerkannte Naturschutzvereinigung teilen wir Ihnen mit, dass wir weiterhin erhebliche Zweifel daran haben, dass durch die o.g. F-Plan-Änderung und Aufstellung des B-Planes die naturschutzfachlichen und -rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die illegal errichtete und in Teilen noch illegal betriebene Ortsumgehung nachträglich legalisieren zu können.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer zu Punkt 8.1 dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG. Die rechtlichen Voraussetzungen für die 126. Flächennutzungsplanänderung und den B-Plan Nr. 89 werden in den Unterlagen dazu ausführlich dargelegt.	
8.3	Wie wir bereits in unseren bisherigen Stellungnahmen zur Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes 25 II und zur o.g. Bauleitplanung dargelegt haben, führt die Entlastungsstraße seit ihrer Herstellung infolge der Flächenversiegelung und Verlärmung zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Entwertung des betroffenen Vogelschutzgebietes.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahmen zur Ausweisung des LSG liegen der Samtgemeinde und Stadt Esens zwischenzeitlich vor. Diese betreffen nur im letzten Schreiben vom 29.06.2016 teilweise die Inhalte der kommunalen Bauleitplanung und der dazu erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG. Siehe dazu Punkt 8.9. Die übrigen Inhalte der Stellungnahmen betreffen ausschließlich die Abgrenzung des LSGs und einzelne Paragraphen der Verordnung. Zur bisherigen Stellungnahme s. zu Punkt 8.1 Die durch die Entlastungsstraße hervorgerufenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft und auf das Vogelschutzgebiet 63 wurden in den Unterlagen zur Bauleitplanung detailliert dargestellt.	

8.4	Wir halten weiterhin die geplanten Kompensationsmaßnahmen für ungeeignet bzw. unzureichend, die Schäden - sowohl die akkumulierten, als auch die zu erwartenden - zu kompensieren und die Kohärenz für das NATURA 2000 Gebiet wieder her- und dann sicherzustellen.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und die Stadt Esens nicht geteilt. Zusätzlich zur Kompensationsmaßnahme im Oldendorfer Hammer in einer Größe von 32 ha wird zur Erfüllung der habitatschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen eine Kohärenzfläche direkt angrenzend an das Vogelschutzgebiet von der Stadt Esens zur Verfügung gestellt. Hierbei handelt es sich um eine Fläche mit einer Größe von 18,3 ha direkt an der Margenser Grube. Ziel der Kohärenzmaßnahme ist die Sicherung einer naturverträglichen landwirtschaftlichen Grünlandnutzung mit Weiden und Wiesen. Eine genaue Beschreibung der Fläche und der vorgesehenen Maßnahmen erfolgt u. a. im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Maßnahmenblatt Nr. 25.
8.5	Ferner bezweifeln wir, dass die in den Unterlagen angegebenen Gründe für die Errichtung bzw. Erhaltung der Kommunalen Entlastungsstraße wirklich "zwingend" sind, was Voraussetzung für die Genehmigung der Bauleitplanung ist. So wird die Bedeutung der Ortsumgehung für die fremdenverkehrswirtschaftlichen Belange als sehr hoch, nicht aber als essentiell bezeichnet.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Auch wenn die normtextliche Formulierung („zwingende“) in eine andere Richtung zu weisen scheint, müssen dennoch keine Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. § 34 Abs. 3 S. 1 BNatSchG setzt lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln voraus (BVerwG, Urt. v. 11.08.2016, 7 A 1.15, juris Rn. 104; Urt. v. 09.02.2017, 7 A 2/15, juris Rn. 389). In diesem Sinne verfügen die fremdenverkehrswirtschaftlichen Belange über einen „zwingenden Charakter“, weil sie sich als einer der Hauptzwecke des Vorhabens erweisen (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.01.2000, 4 C 2.99, ZUR 2000, 331/334.

		Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass die in Kap. 9.2.4 der Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zu dem Ergebnis führt, „dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen." Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmunds, die in Ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.*"
8.6	Die nachteiligen ökologischen Wirkungen eines temporär erfolgenden Rückbaus werden nicht ernsthaft mit den langfristig positiven bilanziert, zumal nach dem Rückbau der günstige Zustand herzustellen wäre, der zur Ausweisung als EU-Vogelschutzgebietes geführt hat.	Die Bedenken treffen nicht zu. Die ökologischen Auswirkungen des Rückbaus der Ortsentlastungsstraße werden in den Unterlagen zur Bauleitplanung genauer beschrieben. Dieser Aspekt ist aber nur einer von verschiedenen dargestellten Gründen für die Entlastungsstraße, die insgesamt bei der Gesamtabwägung die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen. (siehe Prüfung nach § 34 BNatSchG, Kap. 9.2)

8.7	Die mit dem Rückbau verbundenen "schwersten Belastungen des städtischen Haushalts" können wohl kaum als zwingenden Grund für die Inbetriebnahme der illegal errichteten Ortumgehung aufgeführt werden, sind sie doch als Folgen von fortgesetzten Rechtsverstößen selbstverschuldet.	Im Planungsverfahren wurde in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Urt. v. 14.01.2016, C-399/14, ECLI:EU:C:2016:10 Rn. 77) berücksichtigt, dass die wirtschaftlichen Kosten des Vorhabens einschließlich der sich mit dem Rückbau verbindenden Aufwendungen nicht allein entscheidend sein dürfen. Die „*schwersten Belastungen des städtischen Haushalts*" werden dementsprechend nur ergänzend in der gewichtsvergleichenden Abwägung aufgeführt.
8.8	Hier sollte auch geprüft werden, inwieweit das Umweltschadensgesetz zur Wirkung kommt.	Nach § 19 Abs. 1 S. 2 BNatSchG liegt kein Umweltschaden in Gestalt eines Biodiversitätsschadens bei zuvor ermittelten nachteiligen Auswirkungen vor, die nach § 15 BNatSchG zulässig sind. Den diesbezüglichen Anforderungen wurde bereits im ursprünglichen Planungsverfahren durch die Herstellung der 32 ha umfassenden Kompensationsmaßnahmen im Oldendorfer Hammer entsprochen. In Ansehung des vorliegenden Planungsverfahrens kommt die Freistellungsregelung des § 19 Abs. 1 S. 2 BNatSchG auch deshalb zum Tragen, weil den Anforderungen des § 34 Abs. 3 und 5 BNatSchG genügt würde.
8.9	Auszug Stellungnahme des Nds. Heimatbundes zur Ausweisung des LSG 25 II vom 29.06.2016: (…) Seit ihrer Herstellung führt die Entlastungsstraße durch Flächenversiegelung und Verlärmung zu einer erheblichen und unzulässigen Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes. Es widerspricht allen fachlichen Erkenntnissen und Erfahrungen, dass diese Beeinträchtigung durch einen neuen Bebauungsplan oder ein	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und die Stadt Esens nicht geteilt. siehe zu Punkt 8.5

	Planfeststellungsverfahren, der lediglich der formalen Legalisierung der bestehende Straße dienen soll, real wieder aufgehoben werden kann. (…)	

9.	Öffentlichkeit 1	11.10.2016
9.1	Nach Presseveröffentlichungen beabsichtigt der Landkreis Wittmund noch in dieser Woche die Landschaftsschutzverordnung 25 II zu verabschieden. Für dessen rechtliche Bewertung ist von erheblicher Bedeutung, ob und gegebenenfalls in welcher Art und Weise der „Vorhaben bezogene Bebauungsplan Nr. 19 der Stadt Esens im beschleunigten Verfahren" auf der Fläche der [redacted] einbezogen und in seinen Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet berücksichtigt wird. Aus der aktuellen Karte der Samtgemeinde Esens betreffend die Flächennutzung geht hervor, dass die Grünfläche von Frau […], die mit einem Campingplatz-Symbol markiert ist, denselben rechtlichen Status besitzt wie die unmittelbar westlich anschließenden Flächen, die in meinem Eigentum stehen. Aus der Veröffentlichung betreffend den zukünftigen Bebauungsplan Nr. 19 der Stadt Esens geht hervor, dass auf diesen Flächen eine sehr intensive Bebauung mit 74 Wohneinheiten plus großer Tiefgarage vorgesehen ist. Aus diesem Grunde habe ich mich bereits vor 8 Monaten - mit Schreiben vom 23. 2. 2016 – an Sie gewandt, bisher aber noch keine inhaltliche Antwort erhalten. 13hA z3/2. Von Bensersieler Bürgern bin ich gestern darüber informiert worden, dass auf der Fläche, die in Ihrem Flächennutzungsplan zeichnerisch als Grünfläche ausgewiesen ist, in der vergangenen Woche umfangreiche Vermessungsarbeiten durchgeführt worden	Die Planungen zur Aufstellung des BP 19 ruhen. Sollte das Verfahren wieder aufgegriffen werden, werden die Auswirkungen auf das V 63, auf die Landschaftsschutzgebiete LSG 25 II und LSG 25 des Landkreises Wittmund sowie auf den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer den Bestimmungen entsprechend geprüft.

	sind. Diese lassen darauf schließen lassen, dass in Kürze die derzeitige Grünflächennutzung möglicherweise von einer Bebauung abgelöst werden soll. Ich bitte Sie dringend, mir unverzüglich mitzuteilen, ob der Bebauungsplan Nr. 19 der Stadt Esens zurückgenommen ist oder angenommen werden kann, dass er weiter verfolgt wird und der entsprechende Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Esens dazu erneut geändert werden soll.	
	Öffentlichkeit 1	18.10.2016
9.2	Aus der Veröffentlichung der vorgesehenen Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) habe ich nicht erkennen können, inwieweit sich der derzeit in der Abänderung befindliche Vorschlag von dem gegenwärtig gültigen Flächennutzungsplan unterscheidet. Außerdem wundert es mich, dass der im Februar öffentlich bekannt gegebene Entwurf für den Bebauungsplan Nr.19 nicht in den neuen Vorschlag für eine Änderung des FNP eingearbeitet worden ist. Bitte teilen Sie mir mit, was durch die Änderung des FNP geändert werden soll und warum die konkreten Planungen des "Vorhaben bezogenen Bebauungsplans Nr.19 der Stadt Esens im beschleunigten Verfahren" dort nicht berücksichtigt werden. Wie ich Ihnen bereits mit Schreiben vom 23.2.2016 mitgeteilt habe, wirkt sich der Bebauungsplan Nr.19 erheblich auf die vor wenigen Tagen vom Landkreis Wittmund genehmigte Landschaftsschutzgebietsausweisung 25 II und damit auch auf die rechtlichen Voraussetzungen für den neuen Bebauungsplan Nr. 89 aus.	Die 126. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Esens hat das Ziel, die vorhandene Trasse der Ortsentlastungsstraße rechtssicher darzustellen. Wesentliche Unterschiede zu der Darstellung im derzeitigen Flächennutzungsplan liegen daher nicht vor. siehe zu Punkt 9.1

9.3	In dem Zusammenhang bitte ich auch um eine inhaltliche Beantwortung meiner Schreiben an Sie vom 23.2.2016 und 11.10.2016; die von Ihnen per Email angekündigte Beantwortung meines Februarschreibens ist bis heute nicht erfolgt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die in den besagten Schreiben gemachten Ausführungen betreffen nicht dieses Flächennutzungsplanverfahren bzw. den Bebauungsplan Nr. 89 „Kommunale Entlastungsstraße“.
9.4	Bezüglich des geplanten Bebauungsplanes Nr. 89 habe ich mich mehrfach an Sie, den Landkreis Wittmund und das Land Niedersachsen gewandt. Um die umfangreichen Darstellungen nicht sinnlos erneut zu übermitteln, bitte ich um Nachricht, welche Schriftsätze Ihnen vorliegen und bekannt sind. Sollte etwas für Sie nicht erreichbar sein, bitte ich um Ihre Nachricht. Ich werde mich sowohl darum bemühen, die beteiligten Behörden um Weitergabe der Informationen zu bitten, als auch Ihnen Abschriften bzw. Ablichtungen zukommen zu lassen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9.5	Aus der Presse habe ich entnommen, dass die Stadt Esens oder die Samtgemeinde Esens eine Umweltverträglichkeitsstudie und eine Verkehrsstudie zu dem Bebauungsplan Nr. 89 erstellt hat. Ich bitte mir diese umgehend zu übermitteln, damit ich mich mit dem Inhalt befassen und gegebenenfalls sodann eine Stellungnahme abgeben kann.	Die Verkehrsstudie wird im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (2) BauGB öffentlich ausgelegt. Es wurde eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG vorgenommen, Umweltberichte zu der Flächennutzungsplanänderung sowie zum Bebauungsplan erstellt sowie eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Diese Unterlagen wie auch der Bebauungsplan nebst Begründung wie auch die Flächennutzungsplanänderung nebst Begründung werden alle im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 (2) öffentlich ausgelegt.
9.6	Aus Ihrer Verwaltung habe ich erfahren, dass die Begründung für den Bebauungsplan Nr. 89 noch nicht vorliegt. Sie werden Verständnis dafür haben, dass ich keine eigene fristgerechte Stellungnahme bis zum 11.11.2016 erstellen kann, wenn mir diese Begründung, die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Verkehrsstudie nicht rechtzeitig vorliegen.	Bisher wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB durchgeführt. Dieses Verfahren fand im Rahmen eines öffentlichen Termins in Esens im Haus der Begegnung am 26.10.2016 statt. Auf diesem Termin wurde die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, unterschiedliche Lösungen sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet.

9.7	Mit Herrn Oltmanns hat meine Frau heute Morgen besprochen, dass die Stadt Esens mir - wie in der Vergangenheit bei den Bebauungsplänen Nr.67, Nr.72 und 1. Änderung – sowohl die Begründung als auch die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie sonstige Unterlagen (z.B. Verkehrsstudie), die im Rahmen des öffentlichen Anhörungsverfahren ausgelegt werden, in digitaler Form (CD oder Email) zusenden wird, sobald diese Unterlagen vorliegen. Ich bitte um eine Bestätigung dieser Vereinbarung und eine zeitnahe Beantwortung der Fragen in diesem Schreiben.	Mit Antwortschreiben vom 02.11.2016 wurde mitgeteilt, dass im Rahmen der öffentlichen Auslegung die Entwürfe der Planunterlagen sowie zugehörige Gutachten eingesehen werden können. Mit Schreiben vom 04.11.2016 wurde mitgeteilt, dass eine Übersendung der Unterlagen im Rahmen der öffentlichen Auslegung erfolgt.
	Öffentlichkeit 1	28.10.2016
9.8	für Ihre kurze Nachricht vom 19.10.2016 bedanke ich mich, muss aber leider feststellen, dass diese keine zufrieden stellende Antwort enthält. Auf meine Fragen betreffend den Bebauungsplan Nr. 89 der Stadt Esens zur kommunalen Entlastungsstraße Bensersiel sind sie in keiner Weise eingegangen, obwohl die Zeit sehr drängt, da Sie eine Stellungnahme mit Fristsetzung bis 11.11.2016 erwarten.	Die Stadt hat mit Schreiben vom 19.10.2016 geantwortet: „….*Es war ursprünglich beabsichtigt gewesen, dass der Bauausschuss der Stadt Esens in seiner Sitzung am 23.02.2016 über einen Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 19 beraten soll. Unter anderem wurde aufgrund Ihres Schreibens vom gleichen Tage die Beratung zunächst ausgesetzt. Es wird zurzeit geprüft, welche Wechselwirkungen zwischen dem beabsichtigten Bebauungsplan und dem neuen Landschaftsschutzgesetz 25 II des Landkreises Wittmund eintreten könnten. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Erst danach kann ich Ihnen mitteilen, ob und wenn ja zu welchem Zeitpunkt mit der Aufstellung des besagten Bebauungsplanes zu rechnen ist. Gleiches gilt für den Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Esens. Die Samtgemeinde Esens wird erst dann eine Änderung des Flächennutzungsplanes vornehmen, wenn seitens der Stadt ein entsprechender Planungswille in Form eines Aufstellungsbeschlusses signalisiert worden ist*. …“ Die Stadt hat nach ihrer Auffassung die Fragen mit dem oben zitierten Schreiben umfassend beantwortet.

9.9	Mir ist nicht klar, in welchem Stand des Planungsverfahrens die Stadt Esens sich befindet. Einerseits haben Sie in Ihrer öffentlichen Bekanntmachung vom 15.10.2016 (im Anzeiger für Harlingerland) eine Frist bis zum 11.11.2016 gesetzt, sogar mit dem Hinweis, "dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung unberücksichtigt bleiben", andererseits haben Ihre Mitarbeiter mir bei meinem Besuch im Bauamt der Stadt Esens am 10.10.2016 mitgeteilt, dass Unterlagen zu dem Bebauungsplan Nr.89 noch gar nicht vorliegen.	Bisher wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.1 BauGB durchgeführt. Dieses Verfahren fand im Rahmen eines öffentlichen Termins in Esens im Haus der Begegnung am 26.10.2016 statt. Auf diesem Termin wurde die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, unterschiedliche Lösungen sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet. Ebenso wurde die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlichen Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB in Form eines Erörterungstermins am 26.10.2016 durchgeführt. Bei diesem Termin wurde auch der erforderliche Umfang und der Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB festgelegt.
9.10	Um eine sachgerechte Stellungnahme abgeben zu können, fehlen mir daher mindestens folgende Unterlagen: 1. Begründung der Stadt Esens zu dem Bebauungsplan Nr. 89 2. Umweltverträglichkeitsprüfung und sonstige Unterlagen zur naturschutzfachlichen Bewertung 3. das laut Pressemitteilung bereits erstellte Verkehrsgutachten 4. Ergebnisse der Abweichungsprüfung, zumindest Alternativenprüfung, Darlegung des öffentlichen Interesses und der Ausgleichsmaßnahmen.	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 werden neben den Planzeichnungen und Begründungen mit Umweltbericht auch die Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG, eine artenschutzrechtliche Prüfung sowie die hierzu notwendigen Untersuchungen öffentlich ausgelegt.
9.11	Ich hatte Sie zudem gebeten mir mitzuteilen, in welchem Rahmen Sie bereit sind, mir die erforderlichen Unterlagen - wie in der Vergangenheit bei den Bebauungsplänen Nr.67, 72 und 1..Änderung des BP Nr.72 - elektronisch zu übersenden, da ich diese bei meiner Reise nach Esens Anfang Oktober und Besuch im Bauamt der Stadt Esens nicht erhalten habe. Außerdem habe ich einem im Internet veröffentlichten Protokollauszug der öffentlichen Sitzung des Rates der Stadt Esens vom 26.9.2016 entnommen, dass bei dem Aufstellungsbeschluss für	Mit Schreiben der Stadt Esens vom 02.11.2016 wurde hierauf wie folgt geantwortet: *„…Die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch diente dazu, die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele der Planung zu informieren. Die Stadt Esens bzw. die Samtgemeinde haben die vorgesehene Planung am 26.10.2016 vorgestellt. Bis zum 11.11.2016 besteht die Möglichkeit eine schriftliche Stellungnahme an die Stadt bzw. Samtgemeinde zu richten. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbe-*

	den Bebauungsplan Nr. 89 die fehlenden Planunterlagen sogar von Ratsvertretern angemahnt worden sind. In demselben Protokoll hat die Bürgermeisterin Frau Emken auf einen Scopingtermin hingewiesen, von dessen Datum nicht einmal die von mir daraufhin befragten Ratsmitglieder Kenntnis haben.	*teiligung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch werden die Entwürfe der Planunterlagen sowie zugehörige Gutachten für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Während der Auslegung können die städtebaulichen Planungsabsichten eingesehen und zu den Entwürfen Stellungnahmen eingereicht werden. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt gegeben. …“* Mit Schreiben der Stadt Esens vom 04.11.2016 wurde mitgeteilt, dass eine Übersendung der Unterlagen im Rahmen der öffentlichen Auslegung erfolgt.
9.12	Es ist Ihnen bekannt, dass ein Flächennutzungsplan nach Sinn und Zweck üblicherweise Bebauungsplänen vorausgeht. Wie ich Ihnen bereits mitgeteilt habe, ist mir aus der 126. Flächennutzungsplanänderung keine Änderung ersichtlich. Bitte teilen Sie mir mit, weshalb diese vorgenommen wird und welche zukünftigen Planungen dabei konkret ins Auge gefasst werden.	Die 126. Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) der Samtgemeinde Esens hat das Ziel, die vorhandene Trasse der Ortsentlastungsstraße rechtssicher darzustellen. Wesentliche Unterschiede zu der Darstellung im derzeitigen Flächennutzungsplan liegen daher nicht vor. Auch wenn nur die Bebauungspläne gerichtlich beanstandet wurden, ist davon auszugehen, dass auch der Flächennutzungsplan einer Überprüfung am Maßstab des Art. 4 Abs. 4 S. 1 der Vogelschutz-Richtlinie nicht standhält. Mit der neuerlichen Änderung des FNP sollen daher die Darstellungen des bisherigen FNP nicht nach dem Motto „doppelt gemoppelt hält besser“ wiederholt, sondern die Trasse der Ortsentlastungsstraße erstmals in rechtskonformer Weise im FNP dargestellt werden. Sollte die FNP-Änderung unterbleiben, droht der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan aus einem unwirksamen FNP (83. FNP-Änderung) entwickelt zu werden, was zu rechtlicher Beanstandung Anlass böte.

	Öffentlichkeit 1	07.11.2016
9.13	Bereits bei unserem ersten Gespräch anlässlich Ihres Amtsantrittes im November 2014 sowie in mehreren weiteren Gesprächen am 25.02.2015 und 01.06.2015 habe ich Ihnen umfassend begründet, dass eine neue Bauleitplanung nach den detaillierten Hinweisen des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) im Urteil vom 27.3.2014 (4 CN 3.13) über die streng einzuhaltenden planungsrechtlichen Vorgaben für eine Bauleitplanung in einem EU-Vogelschutzgebiet für die bereits rechtswidrig erstellte Straßentrasse nach EU-Recht nicht wirksam werden kann. „setzt die strikte Beachtung der habitatschutzrechtlichen Verfahrensanforderungen ... voraus. ... . Diese verfahrens- und materiellrechtlichen Planungsanforderungen sind für den Vogelschutz substantiell von Bedeutung. (Rn.3la.a.O.) Diese planungsrechtlichen Vorgaben beinhalten ein striktes zeitliches Vorgehen: Schutzgebietsausweisung und Umweltverträglichkeits- sowie Abweichungsprüfungen müssen vor der Genehmigung (resp. Satzungsbeschluss) - und damit erst recht vor dem Bau - abgeschlossen sein. Spätere Prüfungen im Sinne von Art.6 Abs.3 FFH-Richtlinie sind nach der Projektumsetzung nicht mehr wirksam (2.6. EuGH vom 13.12.2007 - Rs.C-418/04). Das BVerwG hat ausdrücklich betont, dass die Verträglichkeits- und Abweichungsprüfungen hätten bei ,,ordnungsgemäßer, im Zeitpunkt der Straßenplanung vorliegender Gebietsausweisung und -meldung erfolgen müssen, selbst wenn die Trasse nicht Teil des Gebietes ist, sondern (nur) an dieses grenzt." (Rn.30 a.a.0.) Da die Straße aber bereits gebaut ist, können diese strengen planungsrechtlichen Vorgaben in dem neuen Bebauungsplanverfahren Nr.89 gar nicht mehr erfüllt werden. Sogar der ehemalige Anwalt der Stadt Esens, Prof. Dr. Stüer, hat im Juni 2014 im Deutschen Verwaltungsblatt (Heft 15,	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und hat zur nochmaligen Überprüfung der Rechtsauffassung der Samtgemeinde und Stadt veranlasst. Die unter Einbezug der aktuellen Judikatur der europäischen und nationalen Gerichtsbarkeit (insbes. EuGH, Urt. v. 26.7.2017, C 196/16 und C 197/16, ECLI:EU:C:2017:589 Rn. 37 ff.; BVerwG, Urt. v. 15.7.2016, 9 C 3/16, juris Rn. 51 ff.; Urt. v. 1.7.2017, 9 C 2/16, juris Rn. 30) durchgeführte Prüfung hat keinen Ansatzpunkt erbracht, der eine Abweichung von dem bisher eingenommenen Rechtsstandpunkt rechtfertigte. Dabei lässt sich die Samtgemeinde ebenso wie die Stadt Esens von der Erwägung leiten, dass die rechtswidrigen Folgen des Verstoßes gegen das Unionsrecht nach dem in Art. 4 EUV vorgesehenen Grundsatzes der loyalen Zusammenarbeit behoben werden müssen. Da sich der Rückbau der Ortsentlastungsstraße als „ultima ratio“ darstellt, wurde ein neuerliches und ergebnisoffenes Planungsverfahren eingeleitet, dessen Funktion darin besteht, die Ortsentlastungsstraße auf eine tragfähige Basis zu stellen, die keiner (unions-)rechtlichen Beanstandung unterliegt. Die Samtgemeinde und Stadt hält daher unverändert an ihrer Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung und Prüfung nach § 34 BNatSchG fest. Der rechtliche Rahmen zur planerischen Sicherung der Kommunalen Entlastungsstraße wird in der Begründung zum Bebauungsplan bzw. in der Begründung zur Flächennutzungsplan-Änderung hinreichend beschrieben. Aus Sicht

	5991) zu dem Urteil des BVerwG vom 27.3.2014 veröffentlicht, dass "das Europarecht die nachträgliche Schaffung von Planungsgrundlagen nach Durchführung des Vorhabens sperren wird."	der Samtgemeinde und der Stadt Esens handelt es sich um ein zulässiges Verfahren.
9.14	2. Die Neuabgrenzung des Landes Niedersachsen vom 3.2.2015 und die auf dieser Abgrenzung beruhende Schutzgebietsausweisung des Landkreises Wittmund kann nicht bestandskräftig werden, weil sie in mehrfacher Hinsicht gegen bundesdeutsches und europäisches Recht verstößt. Wie Ihnen bekannt ist, entspricht sie auch nicht den in den Urteilen des BVerwG und Nds. OVG vom 27.3.14 und 10.4.13 geforderten Kriterien.	Die Samtgemeinde und die Stadt Esens gehen davon aus, dass die Ausweisungen der Landschaftsschutzgebiete rechtlich nicht zu beanstanden sind.
9.15	Der Prozessbevollmächtigte der Stadt Esens, Herr Prof. Dr. Gellermann, hat in Ihrem Auftrag in seinem Schreiben vom 25.1.2016 an mich mitgeteilt, dass "Auswahl und Abgrenzung der Gebiete sich auf die besten verfügbaren wissenschaftlich ermittelten Fakten zu stützen haben." Da die Stadt Esens selber das avifaunistische Gutachten von Herrn Dr. Roßkamp zu den Flächen im Bereich der kommunalen Entlastungsstraße in Auftrag gegeben und seit dem September 2014 vorliegen hat, wissen Sie, dass die Neuabgrenzung, die nach veralteten Daten vor dem Straßenbau vorgenommen worden ist, sich gerade nicht auf die nach dem Vorsorgegrundsatz der EU verlangten aktuellsten und besten verfügbaren wissenschaftlichen Fakten bezieht und dass diese aktuellen Daten dem Land Niedersachsen, dem Bundesumweltministerium und der EU-Kommission bei der Meldung der Neuabgrenzung sogar verheimlicht worden sind.	Im Urteil vom 10.4.2013 (1 KN 33/10) traf das OVG Lüneburg die Feststellung, dass die in Rede stehenden Flächen über die rechtliche Qualität eines „faktischen Vogelschutzgebietes“ verfügen, von dessen Unterschutzstellung unter Verletzung der Pflicht aus Art. 4 Abs. 1, 2 der Vogelschutz-Richtlinie abgesehen worden war. Um dem gerichtlich festgestellten Verstoß gegen das Unionsrecht abzuhelfen, mussten die Flächen unter besonderen Schutz gestellt werden. Das hätte selbst dann zu gelten, wenn wertbestimmende Vogelarten – was nach den gutachterlichen Feststellungen von Herrn Dr. Roßkamp allerdings nicht der Fall ist – dort nicht mehr vorkämen (EuGH, Urt. v. 13.12.2007, C-418/04, ECLI:EU:C:2007:780 Rn. 79 ff.; GA Kokott, SchlA v. 14.9.2006, C-418/04, ECLI:EU:C:2006:569 Rn. 56 ff.)
9.16	Mit Schreiben vom 14.7.2016 habe ich Sie ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der von der Stadt Esens bestellte Gutachter festgestellt hat, dass auf den vorgesehenen Erweiterungsflächen des EU-Vogelschutzgebietes (VSG) V 63 westlich und südlich von Bensersiel "keine Rastvögel", insbesondere nicht der wertbestimmende und - sowohl für die Neuabgrenzung als auch die Schutzgebiets-	Das Fachgutachten von Herrn Dr. Roßkamp lässt keinen Zweifel daran, dass die Flächen des LSG 25 II nach wie vor von wertgebenden Brutvogelarten besiedelt sind. Anm.: Die aufgeführte Stellungnahme zum LSG 25 II enthält keine

	ausweisung – als abgrenzungsrelevant deklarierte Große Brachvogel „beobachtet werden konnten" und dass die rechtswidrige Straße eine "Zäsur" darstellt, durch die "der einstige Charakter einer offenen Marschenlandschaft" - entgegen den allgemeinen Erhaltungszielen der Schutzgebietsverordnung - "verloren gegangen ist." Auf dieses Schreiben haben sie trotz meiner Bitte nicht geantwortet. Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen, dass ich Grund zu der Annahme habe, dass bei der Schutzgebietsausweisung wesentliche Fakten von der Stadt Esens und dem Landkreis Wittmund vorsätzlich verschwiegen und bei der Abwägung unberücksichtigt geblieben sind. Dazu gehört der gesamte Komplex des rechtswidrigen Straßenbaues.	im Zuge der hier fraglichen Bauleitplanung und der dazugehörigen Prüfung nach § 34 BNatSchG abwägungsrelevanten Aussagen; es wird v. a. eine Kritik an der Abgrenzung der Ausweisung des LSG formuliert.
	In der mündlichen Verhandlung vom 10.4.2013 hat der entscheidende Senat des Nds. OVG ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der gesamte Bereich um Bensersiel - im Vergleich mit anderen Ortschaften im V 63 - fehlerhaft abgegrenzt worden ist, und die besonders hohe Wertigkeit der Flächen östlich von Bensersiel betont. Diese Auffassung ist auch im Hinblick auf die außerordentlich hohe Präsenz des Großen Brachvogels auf den Flächen östlich von Bensersiel in der schriftlichen Urteilsbegründung dokumentiert worden. Deshalb sprechen naturschutzfachliche Gründe für die Einbeziehung der IBA-Flächen in die Neuabgrenzung, da sie zudem unmittelbar auf der Grenze zwischen den EU-VSG V01 (Nds. Wattenmeer) und V 63 (Ostfries. Seemarsch) liegen und somit im Sinne des europäischen Kohärenzgedankens wertvolle Biotopverbundelemente darstellen. Dass diese Flächen trotz ihrer fachlichen Eignung nicht in das EU-VSG einbezogen worden sind, hat ausschließlich unzulässige wirtschaftliche Gründe, weil diese Flächen als zukünftige Baulandflächen der Stadt Esens bzw. der Samtgemeinde	Sollten sich die Ausführungen auf die Flächen östlich der Straße „Rotzmense“ und nördlich der Straße „Westbense“ beziehen, ist darauf hinzuweisen, dass diese Fläche ausweislich der kartografischen Darstellung von Schreiber/Melter (Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen, Vogelkundliche Berichte aus Niedersachsen, Band 32, 2000, S. 55) nicht in die Kulisse des Gebietes „Norden-Esens“ einbezogen wurden. Da die Untersuchung von Schreiber/Melter zu den Grundlagen für die Identifikation der IBA in Niedersachsen herangezogen wurde (Sudfeldt et al., Important Bird Areas (Bedeutende Vogelschutzgebiete) in Deutschland, Ber. Vogelschutz 38 (2002), 17/42), ist davon auszugehen, dass die genannte Fläche von der Kulisse des IBA NI044 „Norden-Esens binnendeichs“ nicht umfasst ist.

	Esens ausgewiesen werden sollen. Weitere rechtlich relevante Mängel der Schutzgebietsausweisung entnehmen sie bitte meinen ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen zur Landschaftsschutzgebietsausweisung LSG 2511, die ich Ihnen mit Schreiben vom 18.3.2016 und 25.7.2016 übermittelt habe. Da die Schutzgebietsausweisung nicht bestands- und rechtskräftig werden wird, kann nach den rechtskräftigen Urteilen des Nds. OVG und BVerwG wegen des Normwiederholungsverbotes auch keine neue Bauleitplanung rechtswirksam durchgeführt werden.	Samtgemeinde und Stadt Esens sind an Recht und Gesetz gebunden (Art. 20 Abs. 3 GG) und haben daher die normativen Vorgaben der Verordnung zur Unterschutzstellung des LSG 25 II zu beachten.
9.17	3. Selbst wenn die Schutzgebietsausweisung bestandskräftig werden würde, ist es aus mehreren rechtlichen Gründen zweifelhaft, ob sie die Straße wird nachträglich "Schein-legalisieren" können. Ein neues Bauleitverfahren ist nach der Verwaltungsgerichtsordnung § 121 nämlich nur möglich, wenn sich tatsächlich eine neue Rechtslage ergeben hat. Die rechtliche Situation, dass die Straßentrasse im faktischen Vogelschutzgebiet geplant und gebaut wurde und daher bei der Abgrenzung im Jahr 2006/07 hätte einbezogen werden müssen, hat sich aber nicht verändert. Die Gerichte haben festgestellt, dass die relevanten Flächen sich der Genehmigung des Straßenbaues in einem faktischen Vogelschutzgebiet befanden und somit im Jahre 2007 - vor dem Straßenbau - hätten in das EU-Vogelschutzgebiet V 63 einbezogen werden müssen. Diese Rechtslage ist lediglich von der Stadt Esens und dem Landkreis Wittmund damals wissentlich missachtet worden, wie die Gerichte rechtskräftig festgestellt haben. Die Tatsache, dass Sie nunmehr eine vor 8 Jahren bestehende Rechtslage in einer verspäteten Schutzgebietsverordnung erst im Jahre 2016 umsetzen wollen, stellt aber wohl	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Aus den bereits genannten Gründen folgen Stadt und Samtgemeinde nicht der Rechtsauffassung des Einwenders.

	keine neue Rechtslage im Sinne des 5 121 VwGO dar, die es erlaubt, die rechtskräftigen Urteile des BVerwG und Nds. OVG zu unterlaufen und ein neues Bauleitverfahren durchzuführen. Außerdem hat das BVerwG dem EuGH folgend (EuGH, Urteil V. 7.12.2000 - Rs. C- 374198) bestimmt, dass der Verursacher eines Verstoßes gegen Unionsrecht keinen Vorteil aus seinem Fehlverhalten ziehen darf. Die mit der Neuabgrenzung beabsichtigte Sicherung der Straße durch ein neues Bauleitverfahren würde den vom BVerwG im Urteil vom 27.3.2014 gerügten "doppelten Vorteil" der Stadt Esens auf Dauer festigen.	
9.18	4. Hinzu kommt, dass ebenfalls von dem Gericht rechtskräftig festgestellt wurde, dass die fachliche Ausgangslage sich zwischenzeitlich durch den Straßenbau derart verändert hat, dass es mit dem von den Gerichten verlangten "überzeugenden Gegenbeweis" (Nds. OVG vom 10.4.2013, Rn.72 und BVerwG vom 27.3.2014, Rn.18) im Gutachten von Herrn Dr. Roßkamp (2015) gar nicht mehr gerechtfertigt ist, die Flächen im unmittelbaren Bereich des Planungsgebietes der Ortsumgehung Bensersiel als EU-Schutzflächen auszuweisen. Das Nds. OVG hat in seinem Urteil vom 10.4. 2013, Rn.85, bereits ausdrücklich und rechtskräftig festgestellt: "Hier ist der baubedingte Verlust eines immerhin etwa 47 ha großen Brut- und Nahrungsreviers für die wertbestimmenden Arten des Blaukehlchens, des Schilfrohrsängers (Anhang I der VRL) und des Großen Brachvogels (Anhang II des VRL) zu verzeichnen. Dieser Verlust kann nicht als so geringfügig eingeschätzt werden, dass er im Rahmen von Art. 4 Abs. 4 Satz 1 VRL außer Betracht bleiben könnte ..."	Die Nachmeldung des V 63 sowie die Ausweisung des LSG 25 II liegen nicht im Kompetenzbereich der Samtgemeinde und der Stadt Esens; es ist kein Gegenstand dieser Bauleitplanung.

	Somit entspricht die aktuell vorliegende Sach- und Rechtslage gar nicht mehr derjenigen von 2006/07, so dass es nicht mehr gerechtfertigt ist, die überholte Sach- und Rechtslage als "neue (aktuelle) Sach- und Rechtslage" zu deklarieren, insbesondere wenn man berücksichtigt, dass dadurch das Normwiederholungsverbot überwunden werden soll. Ein auch von der Staatlichen Vogelschutzwarte (NLWKN) im Vermerk A (S.17) des Nds. Umweltministeriums eingeräumter, durch den Straßenbau geschädigter und nicht mehr zutreffender Zustand der Flächen und Geländestrukturen wird als "Fiktivum" (schriftliches Zitat des Nds. MU) der verspäteten Neuabgrenzung zugrunde gelegt, um dadurch rechtskräftige Urteile "auszuhebeln", die die unionsrechtlichen Verstöße bei der Straßenbauplanung aufgedeckt haben. Sinn und Zweck der europäischen Naturschutzvorschriften sowie insbesondere das fundamentale Vorbeuge- und Prognoseprinzip werden durch ein solches Vorgehen völlig auf den Kopf gestellt.	
9.19	5. Es ist offenkundig, dass die Stadt Esens nach dem Urteil des BVerwG vom 27.3.2014 den öffentlichen Straßenverkehr auf der rechtswidrig geplanten und gebauten Straße hätte einstellen müssen, weil er im Hinblick auf das Verschlechterungs- und Störungsverbot unstreitig fortgesetzt Gemeinschaftsrecht verletzt. Das gilt in besonderer Weise seit dem 01.8.2015. als der Stadt Esens "Besitz und Nutzung" an den mir gehörenden Straßenflächen entzogen wurde. Die EuGH-Rechtsprechung hat mehrfach im Fall von Verstößen gegen das Störungs- und Verschlechterungsverbot Maßnahmen zur Beseitigung der Ursachen verlangt. Dies hat die Stadt Esens im Zusammenwirken mit dem Landkreis Wittmund und dem Land Niedersachsen unterlassen. Stattdessen soll nunmehr eine neue Bauleitplanung durchgeführt werden, die das rechtswidrige Vorgehen sogar auf Dauer festigen und die rechtswidrig erzielten Vorteile erhalten soll.	Die Straße ist seit dem 16.06.2017 gesperrt.

9.20	6. Im Übrigen verweise ich erneut darauf - wie bereits in meinen Schreiben vom 18.10. und 28.10.2016 an die Stadt Esens angemahnt - dass ich keine sachgerechte und inhaltliche Stellungnahme zu dem Bebauungsplan Nr. 89 und der 126. Änderung des Flächennutzungsplans abgeben kann, bevor mir nicht folgende Unterlagen vollständig zur Kenntnis gelangt sind: • Begründung des Bebauungsplans Nr.89 • Umweltgutachten wie Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Art.6 • Abs.3 FFH-Richtlinie mit integrierter Auflistung der durch den Bau der Umgehungsstraße entstandenen Biodiversitätsschäden und gegebenenfalls weitere Gutachten wie Grünflächenplan etc. • Abweichungsprüfung gemäß Art.6 Abs.4 FFH-Richtlinie inclusive Alternativenprüfung, Begründung zum überwiegenden öffentlichen Interesse und Ausgleichsmaßnahmen • Verkehrszählung, gegebenenfalls auch Lärmschutzgutachten • Begründung für die 126. Änderung des Flächennutzungsplans der Samtgemeinde Esens Außerdem bitte ich Sie erneut um eine vollständige Information zum Stand des Bebauungsplanverfahrens Nr. 19 der Stadt Esens (Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr.19 im beschleunigten Verfahren). Von Bensersieler Bürgern habe ich erfahren, dass auf dem betreffenden Grundstück kürzlich umfangreiche Vermessungsarbeiten durchgeführt worden sind. Das spricht nicht dafür, dass das sehr kapitalintensive Projekt, das mit einem äußerst lukrativen Gewinn von über 2 Millionen Euro für die Familie des stellvertretenden Bürgermeisters, stellvertretenden Vorsitzenden des Bau- und Umweltausschusses der Stadt Esens und stimmberechtigten Kreistagsabgeordneten (sowie in weiteren 12 örtlichen politischen Funktionen	Die Unterlagen werden im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) BauGB der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Die Planungen wurden zwischenzeitlich eingestellt.

	Tätigen) verbunden sein soll, tatsächlich aufgehoben worden ist. Wie ich Ihnen bereits mit Schreiben vom 23.2.2016 und 18.10.2016 mitgeteilt habe, wirkt sich der Bebauungsplan Nr.19 erheblich auf die rechtlichen Voraussetzungen der vom Landkreis Wittmund genehmigten Landschaftsschutzgebietsausweisung 25 II und damit auch auf den Bebauungsplan Nr. 89 aus. Daher ist seine Abwägung in die Abwägungen zum Bebauungsplan Nr. 89 sowie die 126. Änderung des Flächennutzungsplans unbedingt einzubeziehen.	
	Öffentlichkeit 1	13.12.2017
9.21	Der jetzt zur Stellungnahme vorgelegte Vorschlag für den Bebauungsplan (BP) Nr.89 betreffend die Umgehungsstraße Bensersiel ist bereits der siebte Versuch, das Straßenprojekt umsetzen und nutzen zu können. Drei Versuche (Bebauungsplan Nr. 67, Nr.72 und I. Änderung des Nr.72) sind vom Nds. OVG und vom BVerwG für rechtsunwirksam erklärt worden. Die anderen drei Versuche sind offenbar in der Erkenntnis, dass sie ebenfalls nicht rechtskonform waren, vom Landkreis Wittmund bzw. der Stadt Esens "freiwillig" zurückgenommen worden. Der jetzige siebte Versuch kann nur dann erfolgreich sein, wenn sich zugleich die zwischenzeitlich aufgestellte Landschaftsschutzgebietsverordnung (LSG-VO) 25 II des Landkreises Wittmund "*Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensersiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund"* als wirksam erweisen sollte und alle übrigen rechtlichen Bedenken, die die Gerichte in rechtskräftigen Entscheidungen betreffend die Umgehungsstraße Bensersiel festgestellt haben, beseitigt worden sind. Dies ist aus den Gründen, die in den Urteilen ausgeführt sind, sowohl tatsächlich als auch rechtlich nicht möglich. Folglich wird auch dieser Versuch scheitern, wie u.a. der Kammervorsitzende des Landgerichts Aurich in der mündlichen Verhandlung vom 3.11.2017 zu dem Schadenersatzprozess bereits voraus-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG. Die rechtlichen Voraussetzungen für die 126. Flächennutzungsplanänderung und den B-Plan Nr. 89 werden in den Unterlagen dazu ausführlich dargelegt.

	gesagt hat.	
9.22	**1.** Da auch nach Ihrer Rechtsauffassung - wie Sie selber in Ihrem BP Nr. 89 zur KES angeben - die Wirksamkeit der LSG-VO 25 II WTM die rechtliche Voraussetzung für den neuen BP darstellt, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass im Fall ihrer Unwirksamkeit auch der BP Nr.89 obsolet wird. Die LSG-VO 25 II WTM ist von mir angefochten worden und wird zurzeit vom Nds. OVG förmlich überprüft (4 KN 141/17). In Ihrer Anlage zu dem BP Nr.89 "*Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung vom 18.10.2017 / Thalen Consult*" antworten Sie auf meine detaillierten Ausführungen vom 7.11.2016 lediglich mit dem Hinweis, dass "*die Samtgemeinde und die Stadt Esens davon ausgehen, dass die Ausweisungen der Landschaftsschutzgebiete rechtlich nicht zu beanstanden sind.*"	Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens sind an Recht und Gesetz gebunden (Art. 20 Abs. 3 GG) und haben daher die normativen Vorgaben der Verordnung zur Unterschutzstellung des LSG 25 II zu beachten, gehen aber im Übrigen davon aus, dass die Schutzverordnung keiner rechtlichen Beanstandung unterliegt. Dies nicht zuletzt deshalb, weil mit der Unterschutzstellung die aus Art. 4 Abs. 1, 2 der Vogelschutz-Richtlinie folgende Pflicht erfüllt wurde, deren Verfehlung zuvor vom OVG Lüneburg (Urt. v. 10.4.2013, 1 KN 33/10) festgestellt worden ist.
9.23	Diese Antwort ist inhaltlich unbefriedigend und vermag die erheblichen rechtlichen Bedenken gegen die LSG-VO 25 II, die ich vorgetragen habe, nicht zu entkräften. Daher mache ich sämtliche dort erhobenen Einwendungen auch in diesem Verfahren geltend, soweit sie den Bebauungsplan Nr. 89 betreffen. Da die LSG-VO 25 II vom Landkreis Wittmund in enger Absprache mit der Stadt Esens und unter Einbeziehung Ihrer Planungsabsichten betreffend den BP Nr.89 erfolgt ist, gehe ich davon aus, dass Sie über eine Abschrift verfügen bzw. eine solche vom Landkreis erhalten können. Sollte dies nicht zutreffen, bitte ich um eine entsprechende Nachricht.	Siehe Punkt 9.99 – 9.104
9.24	Rechtlich ist es unzulässig, formell und materiell gültige Entscheidungen des BVerwG dadurch zu unterlaufen, dass unter dem Schein einer veränderten Sach- oder Rechtslage die Entscheidungen ausgehebelt oder umgangen werden. Da der Straßenbau selbst in keiner Weise korrigiert wird und alle Festsetzungen aus den für rechtsunwirksam erklärten Bebauungsplänen beibehalten werden - wie aus den Planungsunterlagen zum BP Nr.89 hervor-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG.

	geht-, die Sachlage folglich unverändert bleibt und eine Veränderung der Rechtslage des § 121 VwGO ausschließlich mit der verspäteten Korrektur eines Jahre zuvor bewusst und gewollt vorgenommenen Rechtsverstoßes begründet wird, ist im Sinne der Zielsetzung des § 121 VwGO, die primär Rechtssicherheit gewährleisten soll, offenkundig, dass dieses Verfahren nicht zur Durchbrechung der Rechtskraft führt. Mit anderen Worten: Der BP Nr.89 stellt sich als eine Versuchsmaßnahme dar, die Rechtskraft zu überwinden, ohne dass die nach der Standardkommentierung notwendigen Voraussetzungen dafür vorliegen. 3. Der Bebauungsplan Nr. 89 kann aber auch deshalb nicht wirksam werden, weil er sich auf eine bereits in einem faktischen Vogelschutzgebiet rechtswidrig erstellte Straßentrasse bezieht und somit gegen die strengen planungsrechtlichen Vorgaben der europäischen und deutschen Rechtsprechung verstößt. Diese schreiben ein sehr kategorisches, zeitlich strikt geregeltes Reglement für die Planung und Durchführung von Projekten in einem EU-VSG vor, bei dem die Schutzgebietsausweisung und die erforderlichen FFH-Prüfungen unbedingt vor der Genehmigung- und damit logischerweise erst recht vor der Umsetzung des BP- durchzuführen sind; sie gelten sogar als Zulassungsvoraussetzung. Dies strenge planungsrechtliche Procedere hat die Stadt Esens trotz fachanwaltlicher Beratung und konkreter Stellungnahmen von Behörden und Naturschutzverbänden nicht beachtet, wie das BVerwG ausdrücklich in seinem Urteil vom 27.3.2014 (4 CN 3.13) festgestellt hat. Die europäische Rechtsprechung hält diese Vorschrift im Hinblick auf das (im europäischen Naturschutzrecht fundamentale) Vorsorgeprinzip sogar für so bedeutungsvoll, dass sie es grundsätzlich nicht gestattet, die vor der Planung versäumten Prüfungen nach dem Projektvollzug (Bau der Straße) nachzuholen. *Nach Art. 6 Abs.3 Satz 2 der Habitatrichtlinie reicht es für eine*	

	Projektgenehmigung nicht aus, nachträglich zu beweisen, dass ein Vorhaben keine negativen Auswirkungen hatte. Vielmehr muss vor der Projektgenehmigung aus wissenschaftlicher Sicht jeder vernünftige Zweifel daran ausgeschlossen werden, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird." (EuGH Rs.C-239/04, Rn.31: Stellungnahme der Generalanwältin vom 27.4.2006) Dieser von der ständigen Rechtsprechung vertretenen Auffassung folgend hat das BVerwG in seinem Urteil zum BP Nr.67 bestimmt, dass "*die Anerkennung eines rückwirkenden Maßstabswechsels bei der Frage der zutreffenden Abgrenzung eines faktischen Vogelschutzgebiets dem Sanktionscharakter, den der Europäische Gerichtshofs dem strengen Schutzregime des Art.4 Abs.4 Satz 1 der V-RL beimisst, widerspräche*". Insbesondere hat das BVerwG in derselben Entscheidung - ebenfalls dem EuGH folgend klargestellt, dass der Stadt Esens dadurch ein unzulässiger Vorteil entsteht, wenn sie sich auf Artikel 6 Abs.3 und 4 der Habitatrichtlinie beruft, nachdem das Planungsgebiet unter Verstoß gegen die Vogelschutzrichtlinie nicht zum besonderen Schutzgebiet erklärt worden ist, obwohl dies erforderlich war. Genau dieses Vorgehen beabsichtigt die Stadt Esens jedoch, wie aus den Bebauungsplanunterlagen hervorgeht. Dort beruft sie sich zwar auf Art. 34 BNatSchG; jedoch entspricht dieser Paragraph der nationalen Umsetzung des Art. 6 Abs. 3 und 4 der Habitatrichtlinie. (Umweltverträglichkeits- und Abweichungsprüfung). Zwar gibt es in der neueren Rechtsprechung einige gerichtliche Entscheidungen, die eine nachträgliche Umweltverträglichkeitsprüfung unter besonderen Ausnahmebedingungen gestatten (wie z.B. im Fall der von der Stadt Esens in den Planunterlagen zitierten EuGH-Entscheidung zur Waldschlösschenbrücke Dresden). Diese	

	Voraussetzungen liegen jedoch allesamt bei der Umgehungsstraße Bensersiel nicht vor. • In allen genehmigten Ausnahmen handelt es sich nicht - wie im Fall Bensersiel - um einen Bebauungsplan, sondern um Planfeststellungsverfahren, bei denen - im Gegensatz zu Bebauungsplänen - grundsätzlich eine nachträgliche Korrektur nach deutschem Baurecht möglich ist. Aus dem Protokoll des Rates der Stadt Esens vom 4.11.2013 (Rat/015/2013, TOP 1) geht hervor, dass Ihr damaliger Prozessbevollmächtigter die fehlerhafte Rechtsauffassung vermittelt hat, dass "*man nach dem Baugesetzbuch rückwirkend Bebauungspläne heilen*" könne. Dieser Rechtsansicht hat das BVerwG jedoch in seinem Urteil vom 27.3.2014 zur KES eindeutig widersprochen und klargestellt, dass der ausschließlich für die gerichtliche Kontrolle eines Planfeststellungsbeschlusses aufgestellte Grundsatz sich nicht auf Bebauungspläne übertragen lässt. Somit ist hier eine Nachbesserung - anders als im Fall der Waldschlösschenbrücke Dresden - nicht mehr möglich. • In allen Vergleichsfällen lagen auch noch keine rechtskräftigen Urteile vor, die die Rechtswidrigkeit definitiv festgestellt hatten - wie im Fall der KES Bensersiel -, sodass Planverbesserungen in Planfeststellungsverfahren noch möglich waren. Auch das Verfahren zur Waldschlösschen Brücke in Dresden war noch nicht rechtskräftig abgeschlossen. • Außerdem hat der EuGH ausdrücklich nur in solchen Ausnahmefällen eine nachträgliche "Legalisierung unionsrechtswidriger Vorgänge oder Handlungen" nach nationalen Vorschriften (z.B. deutschem Baurecht) zugelassen, in denen sichergestellt war, dass Bestimmungen des europäischen Gemeinschaftsrechts nicht umgangen wurden oder ihre Anwendung nicht verhindert wurde.	

	Da das BVerwG in seinem Urteil vom 27.3.2014 jedoch einen doppelten Rechtsverstoß gegen EURecht gerügt hat, der zum einen in dem *vorzeitigen Straßenbau in einem faktischen Vogelschutzgebiet* und zum anderen in *dem Unterlassen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen* liegt, würde die Stadt Esens bei der beabsichtigten nachträglichen Legalisierung durch das Nachholen der FFH-Prüfungen die rechtskräftige Entscheidung des BVerwG umgehen, dass Planung und Bau der KES in einem faktischen Vogelschutzgebiet nach EU-Recht rechtswidrig waren und sind. Diese strenge Schutzvorschrift des europäischen Gesetzgebers, die in vielen Urteilen des EuGH als maßgeblich erachtet wird, findet in dem neuen BP Nr. 89 überhaupt keine Berücksichtigung; sie wird nicht "*angewandt*". Das Versäumnis der rechtzeitigen Schutzgebietsausweisung, auf das das BVerwG nachdrücklich hingewiesen und zum tragenden Urteilsgrund ohne Heilungsmöglichkeit erklärt hat, ist von der Stadt Esens völlig ignoriert worden. Folglich können die in den Jahren 2015/16 nachgeholten FFH-Prüfungen die Straße nicht nachträglich legalisieren. Es fällt im Übrigen auf, dass in den gesamten Planunterlagen zum BP Nr.89 an keiner Stelle darauf hingewiesen wird, dass die Stadt Esens es bei den früheren Bebauungsplänen unterlassen hat, die obligatorischen, an den Erhaltungszielen orientierten Umweltverträglichkeits- und Abweichungsprüfungen durchzuführen. Somit haftet dieses Defizit allen Bebauungsplänen an, solange diese sich auf die bereits vorhandene Trasse beziehen.	
9.25	4. Aus den eigenen Unterlagen der Stadt Esens ergibt sich, dass durch die Erstellung der Umgehungsstraße Flächen verbraucht worden sind, die für die wertbestimmenden Rast- und Brutvögel als Schutzflächen zuvor geeignet waren. Hinzu kommt, dass durch den bogenförmigen Verlauf der Straße zusätzlich auch als BSG geeignete, großräumige und offene Rast- und Brutflächen für die wertbestimmenden Vogelarten durchschnitten worden sind, so dass all-	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Der Prüfung nach § 34 BNatSchG ist zu entnehmen, dass zwar eine erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebietes vorliegt, die habitatschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen jedoch erfüllt werden.

	gemeine Erhaltungsziele des EU- Vogelschutzgebietes V 63 in erheblicher und nachhaltiger Weise beeinträchtigt und die durchtrennten Flächen als Schutzgebietsflächen entwertet sind. Dies folgt zum einen aus den Angaben zu den Vorgängerbebauungsplänen (u. a. auch Grünordnungsplan von 2004) sowie weiteren naturschutzfachlichen Gutachten, zum anderen aus dem aktuellen Gutachten des Sachverständigen Herrn Dr. Roßkamp (2015). Eine erhebliche Beeinträchtigung ist auch von den Gerichten bereits rechtskräftig festgestellt worden. Damit steht fest, dass auch der neue Bebauungsplanentwurf Nr. 89 fundamental den Zielsetzungen des konkreten EU-Vogelschutzes (V 63 und LSG-VO 25 II WTM) widerspricht und diese sogar konterkariert.	Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass die in Kap. 9.2.4 der Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zum Ergebnis führt, „*dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen*." Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmunds, die in Ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.“*
9.26	5. Der Öffentlichkeit wird durch verschiedene Presseerklärungen der Stadtspitze vorgetäuscht, die Stadt Esens beabsichtige mit dem BP Nr. 89 ein völlig neues, unabhängiges und "*ergebnisoffenes*" Bebauungsplanverfahren, um die Straße nachträglich zu (schein-) legalisieren. (Anzeiger für Harlingerland vom 8.11.17, S.1 und 5) Diesem Vortrag widerspricht der vorliegende BP Nr. 89 jedoch in mehrfacher Hinsicht. • Bereits aus der Begründung des BP 89 (Entwurf vom12.9.2017) geht hervor, dass der neue BP Nr. 89 ausschließlich dem Erhalt der rechtswidrig geplanten und erstellten Trasse dienen soll. So heißt es in der amtlichen Begründung zum Bebauungsplan Nr. 89 und FFH-Prüfung: "*Anlass für die Aufstellung des vorliegen-*	Der Hinweis trifft nicht zu. Die aktuelle Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte ergebnisoffen. Erst nachdem das Ergebnis der Verträglichkeits-, Abweichungs- und Alternativenprüfung sowie der Nachweis der zwingenden Gründe und abschließend der Kohärenzausgleich vorlagen, wurde die Bauleitplanung in der vorliegenden Fassung in die öffentliche Auslegung gegeben. **Diese Vorgehensweise wird in den Begründungen zur Bauleitplanung klarstellend ergänzt**.

	den Bebauungsplanes (B-Plan) ist nicht die Planung einer noch zu errichtenden Straße, sondern die Notwendigkeit, für die bereits bestehende kommunale Entlastungsstraße wirksames Baurecht zu schaffen ... Mit dem B-Plan Nr. 89 "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" verfolgt die Stadt Esens das Ziel, ... dauerhaftes Planungsrecht für die kommunale Entlastungsstraße im Ortsteil Bensersiel zu schaffen. „Die technischen Notwendigkeiten, denen ein Straßenbau unterworfen ist, lassen wenig Spielraum, wenn der Trassenverlauf festgelegt ist." Diese ausdrückliche Bindung an die vorhandene Trasse widerspricht offenkundig einem „*ergebnisoffenen*" Verfahren.	
9.27	• Sämtliche Festsetzungen des neuen BP entsprechen den Festsetzungen der von den Gerichten für rechtsunwirksam erklärten Bebauungspläne Nr. 67 und 72 sowie den konkreten Ausführungen des bereits erstellten Straßenbaues.	Der Hinweis trifft nicht vollständig zu. Die Festsetzungen der Grünflächen und zu den Kompensationsmaßnahmen sichern den Erhalt der vorhandenen Flächen und nicht die (erstmalige) Herstellung dieser.
9.28	• Die Stadt vertritt die Auffassung, dass die Wahl einer anderen Trassenvariante zwangsläufig den Rückbau der vorhandenen Straßentrasse nach sich ziehen würde, der für sie aus finanziellen und ökologischen Gründen nicht in Frage kommt.	Der Hinweis ist z. T. zutreffend. Hätte die Prüfung nach § 34 BNatSchG ergeben, dass eine vorzugswürdigere Trasse bestände, würde der bestehenden Trasse die Legitimation entzogen und diese wäre somit zurückzubauen. Die damit verbundenen Beeinträchtigungen ökologischer und fiskalischer Art wurden ergänzend in die gewichtsvergleichende Abwägung eingestellt.
9.29	• Von fehlender Ergebnisoffenheit zeugen insbesondere die FFH-Prüfungen, die erkennbar darauf ausgerichtet sind, die straßenbaubedingten Beeinträchtigungen zu bagatellisieren und die wirtschaftlichen Interessen der Stadt Esens aufzublähen, um vorhandene Trasse zu bestätigen.	Die Bedenken werden zurückgewiesen s. dazu zu Punkt 9.25 und 9.26

9.30	6. In den zu dem neuen BP Nr. 89 vorgenommenen Umweltverträglichkeits- und Abweichungsprüfungen gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-Richtlinie i. V. m. § 34 BNatSchG ist es versäumt worden darauf hinzuweisen, dass - nach dem eigenen Vortrag der Stadt Esens in den Normenkontrollverfahren - weder vor der Genehmigung noch vor der Umsetzung der Straßenbaumaßnahme diese Prüfungen durchgeführt worden sind. Da sowohl das deutsche als auch das europäische Recht den Zeitpunkt dieser Prüfungen vor dem Satzungsbeschluss verbindlich vorschreiben und nachträgliche Prüfungen nicht zulassen, hätte geprüft werden müssen, ob die Stadt Esens nach dem abgeschlossenen Straßenbau überhaupt noch berechtigt ist, wirksame FFH-Prüfungen nachzuholen. Die Stadt Esens beruft sich zwar auf die Vorabentscheidung des EuGH vom 14.1.2016 (Rs. C-399/14) zum Planfeststellungsverfahren betreffend die Waldschlösschenbrücke Dresden; dabei muss aber bedacht werden, dass die rechtlichen Voraussetzungen sich dort grundsätzlich und in mehrfacher Hinsicht von dem Bebauungsplanverfahren in Bensersiel unterscheiden und deshalb - wie unter Nr.3 dieser Stellungnahme bereits ausgeführt - eine nachträgliche FFH-Prüfung nicht rechtswirksam werden kann. Lässt man aber diese grundsätzliche Vorüberlegung außeracht, so kann man diesem Urteil ebenfalls entnehmen, dass der EuGH sehr deutlich unter Betonung des in allen Naturschutzbelangen maßgeblichen "*Vorsorgeprinzips*" bestimmt hat, dass bei einer nachträglich notwendig gewordenen Prüfung eines Plans, der das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen könnte, alle vorliegenden Umstände und alle danach durch die teilweise oder vollständige Ausführung dieses Plans oder Projekts eingetretenen oder möglicherweise eintretenden Auswirkungen auf das Gebiet zu berücksichtigen sind. Eine lückenlose und wissenschaftlich fundierte Umweltverträglichkeitsprüfung ist zudem Voraussetzung für eine Abweichungsprü-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG.

	fung, da diese sich auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung beziehen muss. Demnach wäre die Stadt Esens verpflichtet, sämtliche straßenbaubedingten Beeinträchtigungen wahrheitsgemäß hervorzuheben, zu bewerten und verpflichtende Maßnahmen in die Planung einzubringen, die diese Beeinträchtigungen korrigieren oder zumindest kompensieren. Da die Stadt Esens nach den neuen Planunterlagen des BP 89 aber beabsichtigt, die Straße in der bereits bestehenden und rechtswidrig erstellten Weise vollständig beizubehalten, den öffentlichen Straßenverkehr möglichst bald wieder zu eröffnen und in Zukunft dauerhaft über die Ortsumgehung Bensersiel zu leiten, verstößt sie mit dem BP Nr.89 gegen das Wiederherstellungsgebot der ständigen europäischen Rechtsprechung.	
9.31	Außerdem hat der EuGH in weiteren Entscheidungen bestimmt, dass eine - nur unter besonderen Ausnahmebedingungen gestattete - verspätete Maßnahme angesichts der unsichereren Überprüfbarkeit besonders präzise, wissenschaftlich fundiert und transparent zu erfolgen hat. Es ist ein deutlich strengerer Prüfungsmaßstab anzulegen als bei einer richtliniengemäßen rechtzeitigen Prüfung. Daraus folgt, dass die Stadt Esens in ihrer **Umweltverträglichkeitsprüfung** gemäß § 34 BNatSchG bzw. Art.6 Abs.3 FFH-Richtlinie sämtliche Bestandsdaten (auch Rohdaten) aus den früheren Bebauungsplanverfahren bis zu der aktuellen wissenschaftlichen Studie von Roßkamp (2015) einbeziehen, die Ergebnisse vollständig und wahrheitsgemäß dokumentieren, sachgerecht analysieren und vergleichen sowie die festgestellten Beeinträchtigungen und Entwicklungstendenzen stimmig und ergebnisorientiert begründen muss.	Rohdaten (also Feldkarten) werden grundsätzlich nicht herausgegeben. Eine Interpretation durch Dritte würde zwangsläufig zu fehlerhaften Untersuchungsergebnissen führen. So hat jeder Kartierer seine persönliche und nur von ihm selbst fehlerfrei zu interpretierende Dokumentationsweise. Außerdem fließen bei der Auswertung unzählige Geländeeindrücke mit ein, die für Außenstehende nicht aus den Feldkarten abzulesen sind. Des Weiteren wird in den Methodenbeschreibungen und Bewertungsverfahren mit keinem Wort erwähnt, dass auch Feldkarten Teil eines Gutachtens sind. Beauftragt wird immer eine Interpretation der Geländebeobachtungen und nicht die Vorlage von Rohdaten. Eine Aufbewahrungspflicht besteht nicht.

9.32	Es reicht nicht aus, den Beteiligten des neuen Bebauungsplanverfahrens einen Einblick in fast 50 verschiedene pdf-Dateien zu gewähren, die teilweise aus mehr als 100 Seiten bestehen, sich mal auf die früheren Bebauungspläne und mal auf den aktuellen BP Nr.89 beziehen, und es den überwiegend (als Laien) überforderten Bürgern zu überlassen, die Unmengen an Daten selber binnen der Auslegungsfrist zu ordnen und zu bewerten. Diesen und den Vertretern der beteiligten Behörden dürfte es daher unmöglich sein, sich in einem relativ kurzen Zeitraum ein zuverlässiges Gesamtbild über die inzwischen durch 6 Bauleitverfahren unübersichtlich gewordene Angelegenheit zu verschaffen und eine fundierte fachliche Meinung zu bilden. Möglicherweise war es sogar beabsichtigt, durch die umfangreichen und vielfältigen Unterlagen dem Leser den oberflächlichen Eindruck einer sorgfältigen Fehlerkorrektur zu vermitteln; der aber einer vertiefenden inhaltlichen Betrachtung nicht standhält.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG. Die Auswahl und Aufbereitung der Unterlagen erfolgte in Übereinstimmung mit § 3 (2) Satz 1 u. 2 BauGB und der aktuellen einschlägigen Rechtsprechung.
9.33	Alte Umweltberichte aus der Zeit vor dem Straßenbau, die für die Bewertung der baubedingten Schäden von großer Bedeutung sind, werden in der FFH-Prüfung kaum interpretiert. Fast immer werden komplexere Sachverhalte durch Weglassen von "nicht passenden Daten" so aufbereitet und ausgedünnt, dass das "frisierte" Ergebnis im Sinne der Zielvorstellung dieses BP Nr. 89 ausfällt. So geht z. B. aus den Vorgängerbebauungsplänen hervor, dass vor dem Straßenbau im Planungsgebiet 28 Schilfrohrsängerpaare brüteten; in dem Bebauungsplan Nr. 72 –1. Änderung (vom Februar 2011) sind es nur noch 6; demnach hat durch den Straßenbau eine Dezimierung von fast 80 % stattgefunden. Diese für das Bauprojekt im EU-Vogelschutzgebiet unvorteilhafte Datenlage wird aber dadurch verheimlicht, dass eine größere räumliche Bezugsgrundlage gewählt wird, auf der insgesamt wegen der größeren Entfernung zur Straße nur mehr eine Reduktion von weniger als 50 % festgestellt worden	Die Bedenken treffen nicht zu. Bei den verschiedenen, unterschiedlich alten Planungsschritten im Zuge der B-Pläne Nr. 67 und 72 sowie dem B-Plan Nr. 89 wurden teilweise unterschiedliche Bezugsräume gewählt. So ist der Betrachtungsraum der zum B-Plan Nr. 67 erstellten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erheblich größer als der Betrachtungsraum des B-Planes Nr. 89. Eine digitale Zusammenstellung der Ergebnisse der Kartierungen von Roßkamp (1999, 2002, 2003 und 2015) ist als Plananhang der Prüfung nach § 34 BNatSchG enthalten. Die festgestellten Brutvorkommen vor und nach dem Bau der Entlastungsstraße wurden entsprechend berücksichtigt und bewertet.

	ist. Die Tatsache, dass Roßkamp (2015, Karte 1) im Umfeld der Umgehungsstraße nur noch einen Brutverdacht festgestellt hat, ist zwar in einer Karte im Anhang 11 (Plan 5) vermerkt, wird aber nicht in der Umweltverträglichkeitsprüfung angegeben oder gar erörtert.	
9.34	Auch die Zerstörung eines Brutplatzes der Rohrweihe (einer Vogelart aus dem Anhang I VRL) in der Nähe der Umgehungsstraße, wird nicht als artenschutzrechtliche Verletzung angesehen, obwohl aus anderen fachlichen Stellungnahmen hervorgeht, dass er dem Straßenbau zum Opfer gefallen ist.	Die Bedenken treffen nicht zu. Durch die Umwandlung der Röhrichtfläche (Stilllegungsbrache) in Grünland vor dem Bau der Entlastungsstraße verlor die Rohrweihe ihr Brutbiotop südlich von Bensersiel; westlich der Kompensationsfläche bestand 2015 eine Brache mit Röhrichtvegetation, in der 2015 die Rohrweihe brütete.
9.35	Bei den Vogelarten, bei denen im Planungsgebiet sehr starke Populationseinbrüche zu verzeichnen sind, werden nicht die konkreten Bestände dieser Vogelart im Planungsgebiet benannt, sondern es wird stattdessen auf die allgemein positive Entwicklung im gesamten V 63 von Norden bis Esens hingewiesen. Eine solche selektive Darstellung mag berechtigt sein, wenn ein allgemeiner Gefährdungsgrad ermittelt werden soll; hier geht es aber um eine möglichst exakte nachträgliche Quantifizierung der straßenbaubedingten Verschlechterungen, so dass eine generalisierte Bewertung über die Gesamtsituation im V 63 wenig zielführend ist und auch nicht Aufgabe einer FFH-Prüfung im Rahmen einer konkreten, lokal begrenzten Projektplanung sein kann.	Die Bedenken treffen nicht zu. Es wird für jede Art eine genaue Darstellung der Bestandsänderungen ermittelt (siehe z. B. Anlage 4 zur Prüfung nach § 34 BNatSchG.)
9.36	Es werden sogar auch völlig überflüssige, naturschutzfachliche Gutachten vorgelegt, die nicht nur veraltet und obsolet sind, sondern auch die Flächen zwischen Umgehungsstraße und Ortsbebauung nicht einmal betreffen. (vgl. Abgrenzung des Untersuchungsraumes in den Gutachten von Bohnet 2008/09 und Pfützke 2012).	Diese Daten geben eine gute Grundlage für die Vogelbestände im Vogelschutzgebiet; die Kartierungsfläche umfasst das LSG 25 und grenzt direkt an die kommunale Entlastungsstraße an.

9.37	Andere Unterlagen widersprechen sich gegenseitig: So wird z. B. im Textteil der FFH-Prüfung (Anlage 10) eingeräumt, dass für bestimmte Vogelarten eine erhebliche Beeinträchtigung durch den Straßenbau erfolgt ist, in der davon abgetrennten Datei (Anlage 13) zur "artenschutzrechtlichen Prüfung" aber wird festgestellt, dass für dieselben Arten eine "*erhebliche Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser- Überwinterungs- und Wanderzeiten <u>nicht</u> vorliegt*" und die für die Genehmigung des BP Nr.89 erforderliche Schlussfolgerung gezogen, dass "*eine Ausnahmevorschrift nach § 45 (7)*" nicht einzuholen ist.	Die Prüfanforderungen/Prüfmaßstäbe im Zuge der Prüfung nach § 34 BNatSchG und der Artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 BNatSchG sind unterschiedlich. Trotz der gemeinsamen Zielrichtung sind Habitat- und Artenschutzrecht zwei selbständig nebeneinander stehende Rechtsbereiche mit je eigenem Gehalt und unterschiedlichen Prüfprogrammen (BVerwG, Urt. v. 9.7.2008, 9 A 14/07, juris Rn. 57).
9.38	Widersprüche ergeben sich auch dadurch, dass aus den früheren Bebauungsplänen und dem Grünordnungsplan, sowie aus den kartografischen Abbildungen des Nds. Umweltministeriums (vorgelegt im öffentlichen Beteiligungsverfahren zur Neuabgrenzung des V 63 in 2014) und des Sachverständigen Roßkamp ablesbare Bestandsdaten sachwidrig reproduziert oder widersprüchlich gedeutet werden. So hat z. B. Roßkamp (2015) festgestellt, dass "*auf den Flächen zwischen Ortsumgehung und Ortsrand Bensersiel keine Rastvögel beobachtet werden konnten*" und sogar auch auf den jenseits der Ortsumgehung (westlich und südlich) angrenzenden und seit 2007 bereits ausgewiesenen Flächen des V 63 Rastvögel nur mehr in größerem Abstand von der Straße gesichtet wurden; er hat diese Aussagen mit aktuellen Bestandskarten belegt. Im Widerspruch dazu heißt es wahrheitswidrig in der FFH-Prüfung der Stadt Esens: "*Aufgrund der erheblichen Zunahme der Rastaktivitäten im Nahbereich der Ortsentlastungsstraße ... kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Rasthabitate durch die Störwirkungen der Ortsentlastungsstraße nicht festgestellt werden*." Oder an einer anderen Textstelle der FFH-Prüfung heißt es wörtlich: "*Nach den aufgeführten Unterlagen konnten im Planungsraum folgende Rastvogelbestände beobachtet werden; hierbei werden die Bestände in einem 500 m*	Der Plananhang zur Prüfung nach § 34 BNatSchG gibt einen genauen vergleichenden Überblick über die Rastvorkommen 1999/2000 und 2015. Diese Karten verdeutlichen die Aussagen im Textteil der Prüfung. Die Darstellungen in den Plänen sowie in dem Anhang 4 zur Prüfung nach § 34 BNatSchG zeigen deutlich die Änderungen der Vogelbestände im Planungsbereich. Eine Verschleierung oder wahrheitswidrige Darstellung liegt nicht vor.

	Abstandsbereich zur Ortsentlastungsstraße beachtet." Das liest sich auf den ersten Blick positiv; erst wenn der Leser die Entfernung von einem halben Kilometer Abstand realisiert, wird ihm klar, dass diese Aussage eigentlich die gegenteilige Information vermittelt, nämlich dass die Vögel die Umgehungsstraße sogar noch in einem Abstand von bis zu 500 m meiden. Aber mit dieser manipulierenden Darstellungsweise soll wohl die erhebliche durch den Straßenbau verursachte Vergrämung der wertbestimmenden Rastvögel beschönigt werden, um dadurch den Eingriffen in die Integritätsinteressen des Naturschutzes zu bagatellisieren und den wirtschaftlichen Interessen der Stadt Esens mehr Gewicht zu verleihen.	
9.39	Dieser Aspekt fällt auch immer besonders bei der Begründung der Dezimierungsverluste auf. Selbst dort, wo die Reduktion der Vogelbestände (Röhrichtvögel) zeitgleich mit dem Straßenbau und durch die Art der Baumaßnahmen (z.B. 18-malige Unterbrechung der Wassergräben durch Trassierungsarbeiten zur Brutzeit; vgl. Anlage 4 zum Schriftsatz des Klägers vom 29.3.2012 im Verfahren Nds. OVG 1 KN 33/10) auftreten und somit eine baubedingte Einwirkung höchstwahrscheinlich ist, wird behauptet, dass die Populationseinbuße durch einen allgemeinen, im gesamten V 63 feststellbaren Bestandsverlust, durch Konkurrenz mit anderen Vogelarten (die aber auch nicht im unmittelbaren Umfeld der Ortsumgehung vorkommen), einem erhöhten Prädatorendruck oder die besondere landwirtschaftliche Nutzungsweise verursacht ist.	Es wurde unter Zugrundelegung der Daten entlang der Entlastungsstraße und aus weiteren, übergeordneten Daten für die betroffenen Arten eine genaue Bilanzierung erstellt. Hierbei müssen selbstverständlich allgemeine Entwicklungen und Entwicklungen im V 63 mitberücksichtigt werden.
9.40	Ganz unsachlich wird es an der Textstelle, wo vermutet wird, dass die Nutzung der Bracheflächen durch verschiedene auswärtige Pächter zur Vergrämung der Vögel geführt haben soll; dabei ist allgemein bekannt, dass in Brache liegende Grünland- und Ackerflächen im Vergleich mit intensiv bearbeiteten Flächen bevorzugt von Vögeln genutzt werden.	Durch die Wiederinnutzungsnahme der Röhrichtflächen südlich von Bensersiel (über Jahre nicht bewirtschaftete Stilllegungsbrache) wurde unzweifelhaft das große zusammenhängende Röhrichtgebiet beseitigt und hiermit auch die Habitate für Röhrichtbrüter. Das hohe Aufwachsen der Grünlandflächen kann dagegen die Bruthabitate der Wiesenvögel beseitigen.

9.41	In der Anlage 11 (Plan 3) zum Umweltbericht werden die durch bereits bestehende Straßen vorbelasteten Randbereiche mit Bereichen verglichen, die bisher unbelastet waren und erst durch die Ortsumgehung belastet werden. Dabei wird die Situation so dargestellt, als seien die Flächen südlich und westlich von Bensersiel bis zu einer Entfernung von 400 m bereits vor dem Straßenbau fast in dem gleichen Ausmaß durch die landwirtschaftlich genutzten Teilstrecken der Friesenstraße und des Oldendorfer Weges beeinflusst wie später durch die Umgehungsstraße. Würde dies tatsächlich zutreffen, wäre die Umgehungsstraße nahezu überflüssig und könnte damit sicherlich nicht das erhebliche Naturschutzinteresse überwiegen.	Das Argument ist nicht nachvollziehbar, da der auch von Radfahrern, Fußgänger und PKWs regelmäßig genutzte Oldendorfer Weg nach Süden in Richtung Esens verläuft, die Ortsentlastungsstraße aber eine Ost-West-Verbindung darstellt.
9.42	Eine direkte durch den Straßenbau bedingte Brutplatzzerstörung wird abgestritten. Dagegen sprechen jedoch frühere Ausführungen der Stadt Esens in der Begründung zu dem Reparatur-Bebauungsplan Nr. 72 im Dezember 2009. Dort hat die Stadt Esens nämlich, um die unterbrochenen Baumaßnahmen möglichst rasch wieder aufnehmen zu können, vorgetragen, dass bereits durch die Bauarbeiten im Frühjahr und Sommer 2009 erhebliche ökologische Zerstörungen stattgefunden haben: *"durch die Baumaßnahmen ... sind relevante Schutzgüter mit ihren Funktionen im Trassenbereich bereits beseitigt" ... Die bereits im Sommer/ Herbst 2009 durchgeführten Baumaßnahmen führen zu einem veränderten Bild der Avifauna. Die im Trassenbereich früher vorhandenen Brut- und Rastplätze sind bereits beseitigt ... Durch die inzwischen durchgeführten Baumaßnahmen zur Herstellung der Trasse sind die anlagenbedingten und baubedingten Beeinträchtigungen bereits weitgehend eingetreten .... Betroffen von dem Bau der Straße sind im Wesentlichen die Brutvögel der freien Feldflur, der Röhrichte sowie die Rastvögel. Die Vögel werden zum einen durch die direkte Beseitigung der Brut- und Rastbiotope vertrieben, zum anderen durch*	Eine direkte Brutplatzzerstörung wird berücksichtigt, siehe z. B. landschaftspflegerischer Begleitplan Kap. 3.7.2.3 sowie Prüfung nach § 34 BNatSchG, Kap. 6.3.1. Weitergehende bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen werden ebenfalls dargestellt.

	die Verlärmung aufgrund des Betriebs der Straße ... Beeinträchtigung und Teilverlust von Lebens- und Teillebensräumen insbesondere von Brut- und Rastbereichen (bereits durch Baumaßnahmen erfolgt)".	
9.43	Auch im Hinblick auf die Schutzziele des V 63 und LSG 25 (II) wird unter Verkennung der nachgewiesenen Tatsachen behauptet, dass die auf drei Ebenen angeordneten Zielsetzungen der beiden Verordnungen in dem BP Nr. 89 eingehalten werden, obwohl nachgewiesene Einzelfakten dies widerlegen. So wird z.B. als vorrangiges Ziel der *"Erhalt der weiträumigen, unverbauten und unzerschnittenen offenen Landschaft mit freien Sichtverhältnissen und ohne störende vertikale Strukturen ... Schutz und Entwicklung ... großräumiger Offenlandschaft der Marschen"* genannt. Roßkamp (2015) hat dagegen - durch Fakten belegt - nachgewiesen, dass *"der bogenförmige Verlauf der Umgehungsstraße eine Zäsur darstellt*", durch den die ehemaligen Rastflächen *"ihren einstigen Charakter einer offenen Marschenlandschaft verloren haben".* Damit erfüllt die Abgrenzung auch nicht die in der Schutzverordnung festgelegten, zentralen *"allgemeinen Erhaltungsziele":* die Straße ist zu einer *"natürlichen Grenze in dem ehemals als offenen Rastraum gekennzeichneten Ökosystem"* geworden und konterkariert damit die vorrangigen Ziele der Schutzgebietsverordnung.	Die Prüfung nach § 34 BNatSchG stellt, anders als vom Einwender behauptet, fest, dass beide Landschaftsschutzgebiete in ihrem Schutzzweck beeinträchtigt werden.
9.44	Das gilt besonders für den Großen Brachvogel, für den in dem BP Nr. 89 der *"Erhalt der unzerschnittenen, großräumig offenen Acker-Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen"* ausdrücklich als überlebensnotwendig deklariert wird. Dass diese wertbestimmende und sogar abgrenzungsrelevante Vogelart, die eine Effektdistanz von 400 - 500 m aufweist, nach dem Straßenbau im Planungsgebiet nicht mehr rastet, ist einleuchtend, von den Bestandserhebungen (Roßkamp 2015, Karte 2b) nachgewiesen und wird sogar an anderer Stelle im Umweltbericht (S. 52) eingestanden. Dies zeigt exemp-	Hinsichtlich des Brachvogels als Rastvogel ist die Situation differenziert zu betrachten. Für das LSG 25 II wurde eine Beeinträchtigung des Schutzzweckes festgestellt, für den Bereich des LSG 25 konnte nach intensiver Beratung mit ortskundigen Ornithologen eine erhebliche Beeinträchtigung des großen Brachvogels aufgrund seines Verhaltens (hohe Mobilität) nicht festgestellt werden.

	larisch, wie Forderungen im Sinne der Schutzziele, die in den Schutzgebietsverordnungen ausdrücklich hervorgehoben worden sind, in dem BP Nr. 89 zwar aufgestellt, aber nicht umgesetzt wurden.	
9.45	Ähnliches trifft zu für den Schutzzweck *"Erhalt von Brut- und Nahrungsflächen mit hoher Bodenfeuchtigkeit".* In dem wasserrechtlichen Verfahren ist z. B. auf die baubedingte Absenkung des Grundwasserspiegels hingewiesen worden, die für die Wiesenvögel zu einer erheblichen Bedrohung führt. Eine solche Absenkung ist auch von den örtlichen Landwirten bestätigt worden. Trotzdem führt die Stadt Esens in ihrer FFH-Prüfung aus: *"Grundsätzlich findet durch die Anlage der kommunalen Entlastungsstraße keine gezielte Absenkung des Grundwassers statt."* Konkret wurde dieser Umstand nach dem Bau nicht geprüft und es wurde auch nicht hingewiesen auf die mehrfache Durchschneidung der Gräben (18 mal bei einer Länge von 2000 m), die aus den Bebauungsunterlagen der Stadt Esens hervorgeht. Obwohl dieser Aspekt im Hinblick auf die Vogelschutzrichtlinie Art. 4, Abs. 4, Satz 2 eine besonders große Bedeutung hat, ist er im BP Nr. 89 nicht beachtet worden. In den Unterlagen befindet sich lediglich ein veraltetes wasserrechtliches Verfahren aus dem Jahr 2006, in dem die Vorschriften des europäischen Vogelschutzes aber nachweislich nicht beachtet worden sind, so dass es für den BP Nr. 89 nicht herangezogen werden kann. Wegen der erheblichen Grabenverlegungen und der dadurch erfolgten Vernichtung von Nestern wertbestimmender Vogelarten in einem damals noch nicht anerkannten EU-Schutzgebiet kann dieses veraltete Verfahren nicht den rechtlichen Anforderungen in diesem neuen (ergebnisoffenen) Bauleitverfahren entsprechen.	Die temporäre Absenkung des Grund- bzw. Bodenwassers führt nicht zu einer langfristigen Absenkung des Grundwassers. Aufgrund des dichten Kleibodens verläuft eine horizontale Bewegung des Bodenwassers sehr langsam, so dass eine großflächigere Beeinträchtigung gerade bei kurzzeitigen Absenkungen nicht zu erwarten ist. Auch der zuständigen Unteren Wasserbehörde liegen keine Erkenntnisse über eine Grundwasserabsenkung im Bereich Bensersiel vor. Die Durchschneidung von Gräben führt nicht zu einer Absenkung des Grund- und Bodenwassers.
9.46	Die Anzahl der Beispiele ließe sich fortsetzen. Dabei geht es immer darum, die naturschutzfachlichen Eingriffe so zu verharmlosen, dass der Erhalt der rechtswidrigen Straße auf der Grundlage des	Bei der Beurteilung sind die Auswirkungen auf den Kiebitz als Brutvogel und die Auswirkungen auf den Kiebitz als Rastvogel getrennt zu beurteilen. Diese Trennung wird vom

	neuen BP Nr. 89 als sinnvoll und gerechtfertigt erscheint. So stellt die Stadt Esens in der abschließenden Zusammenfassung der artspezifischen Prüfung sachwidrig fest, dass nur *"für den Kiebitz eine erhebliche Beeinträchtigung des Brutbestandes durch optische und akustische Störungen ausgehend von der Straße ermittelt" sei,* und fährt wahrheitswidrig und im Widerspruch zu den erhobenen Bestandsdaten fort: *"Aufgrund der erheblichen Zunahme der Rastaktivitäten im Nahbereich der Ortsentlastungsstraße ... kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Rasthabitate durch die Störwirkungen der Ortsentlastungsstraße nicht festgestellt werden. Der Verdrängung des Großen Brachvogels aus der straßennahen Fläche in die weiter westlich und südöstlich gelegenen Bereiche kann nicht ausschließlich auf die Störfaktoren der Straße zurückgeführt werden, sondern kann auch durch eine Änderung der Rastfläche innerhalb des Vogelschutzgebietes bedingt sein",* obwohl diese allgemeine und unsubstantiierte Aussage in keiner Weise fachlich begründet ist.	Einwender nicht beachtet. Zur Beurteilung der Auswirkungen der Straße auf den Großen Brachvogel siehe zu Punkt 9.44.
9.47	Ebenso sachwidrig ist die Aussage: "*Als Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung kann festgestellt werden, dass der derzeitige Betrieb auf der Straße keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt. Die nachträgliche Überprüfung der Einhaltung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände insbesondere des Tötungs- und Störungsgebotes beim Bau der Ortsentlastungsstraße ist nur schwer durchführbar.... Es konnten im Zuge der Prüfung daher keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände festgestellt werden.*" Auf dem Hintergrund der Tatsache, dass die Stadt Esens die Baumaßnahmen, insbesondere den Trassenaushub, in den Jahren 2009 und 2010 jeweils im Frühjahr zur Brutzeit vorgenommen und dabei nach eigener Aussage (im späteren Bebauungsplan Nr. 72) Brut- und Nistplätze vernichtet hat, ist dieses Ergebnis offenkundig falsch.	Die Artenschutzprüfung enthält die genaue Begründung für diese Einschätzung. In diesem Zusammenhang wird auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Waldschlösschenbrücke (BVerwG, Urt. v. 15.7.2016, 9 C 3/16, juris Rn. 58) hingewiesen: *„Auch für die Artenschutzprüfung ist maßgeblich auf den aktuellen Zeitpunkt abzustellen, nachdem die Brücke bereits gebaut ist und unter Verkehr steht."* Zusätzlich hierzu wurden die baubedingten artenschutzrechtlichen Aspekte abgearbeitet, soweit sie aus heutiger Sicht nachvollziehbar waren.

9.48	Es ist stattdessen daran noch einmal deutlich zu erkennen, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung zum BP Nr. 89 und insbesondere die artenschutzrechtliche Prüfung nicht in Gänze objektiv, vorurteilsfrei und ergebnisoffen vorgenommen worden ist, sondern von der Zielvorstellung geleitet ist, dass der Straßenbau - entgegen der Ansicht der Gerichte und mehrerer sachverständiger Gutachter - keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bewirkt hat. Sie orientierte sich damit an der Zielsetzung der Stadt Esens, in der Neuauflage des BP Nr. 89 den wirtschaftlichen Interessen der Stadt Esens den Vorrang gegenüber dem europäischen Naturschutz einzuräumen, um die rechtswidrige Straße unter allen Umständen dauerhaft "retten" zu können. Eine solche Prüfung verstößt jedoch gegen die Grundsätze der FFH-Richtlinien und des BNatSchG und begründet somit nicht die vom Gesetzgeber eingeräumte Vergünstigung einer Abweichungsprüfung.	Samtgemeinde und Stadt Esens halten die durchgeführten landschaftsplanerischen Ausarbeitungen für fach- und sachgerecht. Dieses wird durch die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt, in der die Unterlagen als umfassend und nachvollziehbar bewertet werden.
9.49	Dadurch dass die Stadt Esens - im Gegensatz zu dem Nds. OVG - den "*baubedingten Verlust eines immerhin 47 ha großen Brut- und Nahrungsreviers für die wertbestimmenden Arten des Blaukehlchens, des Schilfrohrsängers und des Großen Brachvogels*" (Urteil vom 10.4. 13 -1KN 33/10) leugnet, entzieht sie sich auch scheinbar der Notwendigkeit, Überlegungen hinsichtlich des festgestellten Verstoßes gegen das Verschlechterungsverbot bzw. im Sinne des Wiederherstellungsgebotes anzustellen und effiziente Maßnahmen vorzuschlagen, wie die festgestellten Beeinträchtigungen beseitigt werden können. Besondere Aufmerksamkeit muss dabei auch den Kohärenzmaßnahmen gewidmet werden, weil diese in der Vergangenheit noch völlig fehlten und ihre zukünftige Wirksamkeit mangels aussagekräftiger (avifaunistischer) Daten, wie die Stadt Esens selber einräumt, kaum vorauszusagen ist.	Die Unterlagen zum BP 89 machen deutlich, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des LSG 25 und LSG 25 II vorliegt; gleichzeitig wird aber auch dargelegt, dass die Voraussetzungen für eine habitatschutzrechtliche Ausnahme vorliegen. Eine Voraussetzung hierzu ist die Kohärenzmaßnahme, die durch den BP festgelegt wird.

9.50	Nach der europäischen Rechtsprechung (z.B. EuGH vom 13.12.2007 / Irlandurteil) müsste die Stadt Esens die durch den Straßenbau (als anthropogen entstandene Gebietsverschlechterung) betroffenen Flächen nach dem Beeinträchtigungs-(Verschlechterungs-) verbot wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzen mit dem Ziel der Wiederansiedelung der vergrämten Rast- und Brutvögel. Statt einer "Heilung" hat die Stadt Esens jedoch lediglich die alten Bebauungspläne "neu aufgelegt" und zu allem "Hohn" sogar auch noch ihre alten Planunterlagen (Grünordnungsplan, Umweltstudien, Brut- und Rastvogelerfassungen von Roßkamp, Bohnet und Pfützke, Schalltechnische - und Verkehrsgutachten) herangezogen, ohne die straßenbaubedingten Verschlechterungen durch die Einbeziehung der neuen Unterlagen herauszustellen und "Heilungskonzepte" einzubeziehen.	Die Samtgemeinde und die Stadt Esens halten aufgrund der geänderten Rechtslage die Neuaufstellung des Bebauungsplans für rechtlich zulässig; ebenfalls hält sie die im Rahmen der Bauleitplanung erstellten Unterlagen für sachlich und fachlich korrekt. Der Vorwurf ist unberechtigt, weil die „alten“ Planunterlagen herangezogen werden mussten, um durch einen Vergleich der Situation vor und nach dem Bau der Ortsentlastungsstraße die hierdurch hervorgerufenen Änderungen namentlich der Bestände wertgebender Vogelarten beurteilen zu können. Im Übrigen ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Unterschutzstellung des LSG 25 II u.a. zu dem Zweck erfolgte, durch den Schutz und die Entwicklung des Gebietes in seiner Funktion als Nahrungs- und Brutgebiet einen günstigen Erhaltungszustand wertgebender Vogelarten zu erhalten und zu entwickeln (§ 2 Abs. 4 LSG-VO 25 II).
9.51	Es fällt auf, dass die wesentlichen Aussagen des von der Stadt Esens in Auftrag gegebenen naturschutzfachlichen Gutachtens von Herrn Dr. Roßkamp (2015), die im Vergleich mit den ursprünglichen Bestandsdaten aus den früheren Planunterlagen der BP-Vorgänger eine erhebliche straßenbaubedingte Verringerung der Vogelbestände und ökologische Veränderung der gesamten Raumkulisse ausweisen, in dem BP Nr. 89 selbst nicht angemessen berücksichtigt worden sind.	Die Kartierungen von Roßkamp 2015 wurden aus der Sicht der Samtgemeinde und der Stadt Esens ausreichend berücksichtigt und in die fachlichen Beurteilungen einbezogen.
9.52	Zur sach- und fachgerechten Bewertung dieses aktuellen naturschutzfachlichen Gutachtens ist es unabdingbar, Einblick in die Rohdaten der Bestandsaufnahmen (Angabe von Anzahl, Fundort und Zeitpunkt) zu erhalten. Dies gilt umso mehr, als die meisten der	Zur Bereitstellung der Rohdaten siehe 9.32 Das Gutachten bildet die Ergebnisse der Auswertung der nach anerkannten ornithologischen Methodenstandards er-

	im Planungsgebiet vorkommenden Vogelarten sich tidenabhängig auch in dem angrenzenden EU-Vogelschutzgebiet V01 Nds. Wattenmeer aufhalten. Erst wenn mir die Untersuchung von Roßkamp (2015) mit mehr Detailinformationen vorliegt, kann ich weitere Kritikpunkte des Gutachtens, die mir aufgefallen sind, abklären und bewerten.	hobenen Geländedaten („Rohdaten“) durch den Fachgutachter ab. Es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass die fachgutachterlich vorgenommene Auswertung Anlass zur Beanstandung bieten könnte. Die Rastvogelkartierungen fanden zu verschiedenen Tidephasen statt; nach Auskunft von Herrn Dr. Roßkamp (15.01.2018) konnten im Bereich der Ortsentlastungsstraße aber keine typischen Hochwasserrastplätze nachgewiesen werden.
9.53	**7.** Die Stadt Esens beruft sich in der Begründung zum BP Nr. 89 (S.20) darauf, dass das Nds. OVG mit Urteil vom 22.5.2008 bereits in dem ersten Rechtszug zum Normenkontrollverfahren das Straßenbauvorhaben durch Gründe des Allgemeinwohls gerechtfertigt gesehen habe. Dabei übersieht sie jedoch, dass das BVerwG mit Urteil vom 27.3.2014 diese Entscheidung aufgehoben hat. Hinzu kommt, dass das Nds. OVG im 2. Normenkontrollverfahren am 10.4.2013 (1 KN 33/10) seine im 1. Verfahren (durch die wahrheitswidrige, zu Protokoll gegebene Aussage des Prozessbevollmächtigte der Stadt Esens in Anwesenheit des damaligen Stadtdirektors) entstandene Auffassung zur (Nicht-) Betroffenheit eines faktisches Vogelschutzgebietes aufgegeben hat. Daraus folgt, dass eine vollständige und lückenlose **Abweichungsprüfung** gemäß Art. 6 Abs.4 FFH-Richtlinie bzw. § 34 Abs. 3 - 5 BNatSchG zur Genehmigung der Straßenbaumaßnahme erforderlich gewesen wäre, also schon vor dem Satzungsbeschluss im September 2004. Die Stadt Esens hat jedoch mit Schriftsatz vom 15.10.2010 an das BVerwG (s. Gerichtsakte) sogar selber das Fehlen dieser Abweichungsprüfung bis kurz vor Ende des Straßenbaues eingeräumt. Damit ist offensichtlich, dass die Stadt Esens *"zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses"* gemäß Art.6 Abs.4	Der Hinweis ist nicht zutreffend. Die Beanstandungen des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 27.3.2014, 4 CN 3/13, juris Rn. 26 ff.) betrafen die Anerkennung eines rückwirkenden Maßstabswechsels bei der Frage der zutreffenden Abgrenzung eines faktischen Vogelschutzgebiets. Dagegen gaben die Ausführungen des OVG Lüneburg zur städtebaulichen Erforderlichkeit der Planung (§ 1 Abs. 3 BauGB) keinen Anlass zur Beanstandung. Unabhängig davon haben sich die Samtgemeinde und die Stadt Esens in der Begründung des Bebauungsplans und den zugehörigen Planunterlagen eingehend mit den die Planung rechtfertigenden Gründen des Gemeinwohls auseinandergesetzt. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung

	FFH-Richtlinie bzw. § 34 Abs. 3 - 5 BNatSchG bisher nicht rechtlich wirksam vorgetragen hat. Darauf hat im Übrigen auch das BVerwG in seinem Revisionsurteil ausdrücklich hingewiesen. Wenn die Stadt Esens folglich bisher keine hinreichenden Gründe dargetan hat, die es erlauben, das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zu genehmigen, so ist eine solche Prüfung in dem neuen BP Nr. 89 unbedingt erforderlich und sogar wegen der Verspätung und unter der Voraussetzung, dass der BP unter die besonderen Ausnahmebedingungen fällt nach der europäischen Rechtsprechung unter verschärften Bedingungen durchzuführen. Der EuGH vertritt nämlich die durchaus pragmatische Auffassung, dass die Prüfung eines bereits abgeschlossenen Straßenbaues nicht als mit der Prüfung eines Projekts im Sinne von Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der Habitatrichtlinie gleichwertig angesehen werden kann. In mehreren Entscheidungen des EuGH wird deshalb darauf hingewiesen, dass die unter besonderen Ausnahmebedingungen gestattete nachträgliche Umweltverträglichkeitsprüfung niemals denselben Aussagewert erreichen kann wie rechtzeitig eine vor der Planung durchgeführte FFH-Prüfung, weil nach der Auffassung des EuGH die durch die Projektumsetzung herbeigeführten Veränderungen im Nachhinein nicht mehr zweifelsfrei feststellbar sind. Deshalb hat die europäische Rechtsprechung bestimmt, dass bei den auf verspäteten Umweltverträglichkeitsprüfungen basierenden Abweichungsprüfungen ein besonders strenger Maßstab anzulegen ist. Da es offenkundig das Ziel der Stadt Esens ist, mit dem neuen Bebauungsplan Nr. 89 die bereits erstellte illegale Straßentrasse dauerhaft für den öffentlichen Verkehr offen zu halten, ist dies ein weiterer Grund, die Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Habitatrichtlinie bzw. BNatSchG § 34 Abs. 3 - 5 besonders sorgfältig und kritisch zu hinterfragen.	nach § 34 BNatSchG. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens haben die „zwingenden Gründe des überwiegenden Interesses“ im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG in den Planunterlagen benannt und im Einzelnen dargelegt, warum den zugunsten der Planung streitenden öffentlichen Belangen im Rahmen der erforderlichen gewichtsvergleichenden Abwägung der Vorzug vor den nachteilig betroffenen Integritätsinteressen des Habitatschutzes zuerkannt wurde. Auf die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zum Umweltbericht, S. 100 bis 116) darf verwiesen werden.

9.54	Diesen gesteigerten Ansprüchen genügt die vorgelegte **Abweichungsprüfung** jedoch nicht: a.) Nach der EU-Rechtsprechung hat eine unvollständige und lückenhafte Umweltverträglichkeitsprüfung zur Folge, dass auch die Abweichungsprüfung, die auf der Umweltverträglichkeitsprüfung aufbaut, nicht wirksam werden kann. Da die Umweltverträglichkeitsprüfung zum BP Nr. 89 nicht deutlich genug erkennen lässt, welche Ausgangsbedingungen bezüglich der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes V 63 vor dem Straßenbau vorlagen, welche Beeinträchtigungen die konkreten speziellen und allgemeinen Erhaltungsziele durch den Straßenbau erlitten haben, und nicht wahrheitsgemäß und vollständig über die aktuelle Bestandssituation und Raumkulisse sowie die Folgewirkungen des Straßenbaues berichtet, erfüllt sie nicht die in der Rechtsprechung vorgegebenen Voraussetzungen; diese erfordern die vollständige Berücksichtigung der besten und aktuellsten wissenschaftlichen Erkenntnisse, die Einbeziehung aller möglichen Auswirkungen aus dem Randbereich (Kumulativwirkungen aus dem touristischen Umfeld) und eine zweifelsfreie Gewissheit über fehlende beeinträchtigende Auswirkungen, auch solchen, die nur als Möglichkeit nicht auszuschließen sind; dazu gehört z. B. auch die Berücksichtigung des Bebauungsplanentwurfs Nr.19 der Stadt Esens. Sind in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht zu sämtlichen sich konkret abzeichnenden Risiken die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse abgerufen, dokumentiert und berücksichtigt worden, "infizieren" derartige Mängel notwendig auch die nachfolgende Abweichungsprüfung. b.) Die Stadt Esens möchte ihr überwiegendes öffentliches Interesse an der rechtswidrigen Straße mit einer verkehrlichen Notwendigkeit begründen und legt dafür verschiedene Gutachten vor. Einige dieser im Rahmen der Abweichungsprüfung vorgelegten Gutachten	Die Bedenken treffen nicht zu. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass die Prüfung nach § 34 BNatSchG in ausreichendem Umfang erfolgte. Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmunds, die in Ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.*“

	sind jedoch gerade nicht geeignet, eine verkehrliche Notwendigkeit der Umgehungsstraße nachzuweisen (z. B. Gutachten zum Heilklima, Luftqualität und Lärm / schalltechnisches Gutachten; Klimaanalyse; Schadstoffermittlung). Andere Gutachten belegen sogar, dass der Bau der Umgehungsstraße keineswegs zu einer nennenswerten innerörtlichen Verkehrsentlastung führt (z. B. Verkehrs- und Lärmgutachten), die es gerechtfertigt erscheinen ließe, dass die Interessen der Stadt Esens das Naturschutzinteresse "überwiegen". Zwar ist das naturschutzfachliche Gutachten von Roßkamp (2015) den Bebauungsplanunterlagen hinzugefügt; eine zweifellos **erforderliche inhaltliche Abwägung** zwischen den durch den Straßenbau verursachten erheblichen Beeinträchtigungen der speziellen und allgemeinen Erhaltungsziele sowie den Interessen des europäischen Vogelschutzes einerseits und den wirtschaftlichen Interessen der Stadt Esens andererseits hat jedoch **nicht stattgefunden.** Das konnte schon deshalb nicht geschehen, weil die Umweltverträglichkeitsprüfung bisher nicht sachgerecht und rechtskonform durchgeführt worden ist. Folglich kann auch die Abweichungsprüfung den Erhalt der rechtswidrigen Straßentrasse nicht rechtfertigen.	
9.55	c.) Aus den Unterlagen der Stadt Esens zur **Prädikatisierung** des Ortes Bensersiel als Kurort geht hervor, dass in diesen niemals der innerörtliche Straßenverkehr als erheblicher Luftverschmutzer angesehen wird bzw. angesehen worden ist. Es hat auch niemals eine ausdrückliche Vorschrift oder Anweisung gegeben, dass zur Erhaltung des Kurortprädikates der innerörtliche Verkehr reduziert werden müsste. In der ersten Klimaanalyse des Deutschen Wetterdienstes von 1995 (S.22) wurde festgestellt, dass "*die Luftqualität insgesamt die Anforderungen erfüllt, die bei dem vorgesehenen Prädikat*" als Kurort- bzw. Seeheilbad zu stellen sind; aber der "*hohe Anteil an schad-*	Die Hinweise sind bekannt.

	stoffintensiven Feststoffheizungen zugunsten umweltfreundlicher Gas- und Ölheizungen" reduziert werden sollte. Es wurde also festgestellt, dass Schadstoffverursacher gerade nicht der Straßenverkehr, sondern die wenig umweltfreundlichen Heizungsarten waren, der Straßenverkehr also keineswegs zu Beeinträchtigungen der Luftqualität in Bensersiel führt. Das liegt zum einen an der unmittelbaren Lage an der Nordseeeküste, zum anderen aber auch an der relativ geringen Dorfgröße und den regelmäßig vorherrschenden Winden, die Luftverunreinigungen jeglicher Art schnell aus dem Ort hinaus befördern. Auch 2011 (Amtliches Gutachten des Deutschen Wetterdienstes zur Beurteilung der Luftqualität in Esens-Bensersiel) wurden bei den Langzeit-Richtwerten überhaupt keine Überschreitungen gemessen bei den Kurzzeit-Messungen wurden die Grenzwerte nur an drei Messstationen und auch dort nur äußerst selten überschritten. Diese befanden sich am Wellenbad und Kurpark, bei denen es durch die Umgehungsstraße zu keiner Verkehrsentlastung kommen kann, weil diese Orte im Dorfzentrum liegen und die westlich von Bensersiel verlaufende Ortsumgehung gar nicht tangieren. Die 3.Messstation befand sich an der Sielbrücke; hier würde der bei der Alternativenlösung vorzuschlagende große Parkplatz am Ortseingang zu einer Verkehrsentlastung führen, um die kurzfristigen Überschreitungen der Grenzwerte aufzufangen.	
9.56	Die Parkplatzlösung wäre dabei vermutlich sogar effizienter als die Umgehungsstraße; denn der Verkehrsstau am Ortseingang spricht dafür, dass innerörtliche Kaufangebote und Restaurantbesuche getätigt werden sollen, die sich bei der Nutzung der Umgehungsstraße ausschließen. Dass der Verkehr auch am Wellenbad kurzfristig erheblich ansteigt, ergibt sich aus dem dort gelegenen Großparkplatz mit mehr als 1000 Einstellplätzen und den hier konzentrierten, vielfältigen touristischen Angeboten. Mit anderen Worten: die Nutzung	Die Anregung trifft nicht zu. Da räumliche Varianten oder Ausführungsvarianten nur dann als Alternative in Frage kommen, wenn sie das mit der Planung verfolgte Ziel - u. U. auch mit gewissen Abstrichen - erreichen können - hier: • unmittelbar der verkehrlichen Entlastung der gesamten Ortslage Bensersiel, insbesondere des Ortszentrums,

	der Umgehungsstraße würde eher dazu führen, dass Touristen an dem Tourismuszentrum (Strand, Strandportal, Freibad, Abenteuerspielplatz, Sportthemenpark ...) vorbeigeleitet werden und die Bensersieler Kaufleute und Restaurantbesitzer dadurch Einkommenseinbußen erleiden.	dient und • die notwendige Voraussetzung für das wesentliche Ziel, nämlich den Rückbau der Ortsdurchfahrt auf einen der städtebaulichen Funktion als verkehrsberuhigte Hauptstraße eines Nordseeheilbades entsprechenden Standard ist, - stellt die Errichtung eines Parkplatzes ohne wesentliche Auswirkungen auf den Ziel- und Quell- sowie ohne jegliche Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr keine Alternative bei der Prüfung gem. § 34 BNatSchG dar. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können als Alternative nur solche Änderungen eines Vorhabens angesehen werden, die nicht die Identität des Vorhabens berühren. Von einer Alternative kann deshalb dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine planerische Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht verwirklicht werden könnten (BVerwG, Urt. v. 9.2.2017, 7 A 2/15, juris Rn. 410 m.w.N.).
9.57	Dass der Straßenverkehr gerade keine entscheidende Rolle für das innerörtliche Kur- und Heilklima spielt, geht auch aus den *"Empfehlungen zur Qualitätssicherung der lufthygienische Situation im Beurteilungsgebiet von EsensBensersiel"* hervor; denn diese beinhalten keine verkehrlichen Verbesserungsmaßnahmen, sondern lediglich einen *"weiteren Ausbau und Nutzung umweltfreundlicher Energiequellen und Förderung entsprechender Projekte, vor allem auch im lokalen Schiffsverkehr" sowie eine "regelmäßige Überprüfung der Heizungsanlagen der Gewerbebetriebe und privaten Haushalte auf Stickoxid- und Ruß-Emissionen ... "*	Der Hinweis ist bekannt.

9.58	Wenn die Stadt Esens dennoch vorträgt, dass der seit den 90-er Jahren angestiegene Tourismusverkehr zu einer maßgeblichen Entwertung des Kurortcharakters im Ort Bensersiel geführt haben soll, dann widerspricht diese Behauptung erstens nachweislich den vorgelegten Gutachten zu Luftqualität, Schall (Lärm), Schadstoffanalyse und Heilklima und zweitens ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Esens diesen Umstand, der gemäß Schallgutachten nur in Höhe der sog. "Deichpassage" ansatzweise festzustellen ist, selber durch eine verfehlte Bebauungspolitik im Ortszentrum verursacht hat.	Der Hinweis trifft nicht zu. Der Anstieg der verkehrlichen Belastung ist unverändert eine Tatsache. Die Schallgutachten bspw. zeigen die jeweils aktuellen Belastungen auf, ziehen Varianten mit ein und geben Prognosen ab. Dabei wird die bisher erfolgte allgemeine Verkehrszunahme berücksichtigt. Der Anteil der bis dahin bereits durch die allgemeine Zunahme verursachten Lärmanteile muss dabei nicht gesondert thematisiert werden.
9.59	Dort wurde auf Flächen, [redacted], eine Wohn- und Geschäftsanlage in einer bisher noch nie im Samtgemeindegebiet Esens realisierten Größenordnung errichtet. Die Auswirkungen dieser privilegierten Baumaßnahme (Verkauf der Flächen an den Investor zu einem Quadratmeterpreis von über [redacted]) sind in dem Schalltechnischen Gutachten des "itap" vom September 2016 (S. II, Abb. 2 b) gut zu erkennen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
9.60	In dem Gutachten zum Heilklima in Bensersiel trägt die Medizin. Hochschule Hannover im Jahre 2010 (S. 20 ff.) vor: "*Ebenso wird nach dem vorliegenden Flächennutzungsplan die bauliche Nutzung so gesteuert, dass auch hier zukünftig dem Kurortcharakter ausreichend Rechnung getragen wird. So sind z. B. keine Industriegebiete zulässig, Sondergebiete für Nutzung im Sinne des Kurortcharakters ausgewiesen und die bauliche Dichte der Wohngebiete eingeschränkt. In Bensersiel befinden sich weder in dem Ort noch in unmittelbarer Nähe zu dem Kurgebiet Industrieanlagen noch sonstige Anlagen mit erheblicher Rauch-, Staub- und/oder Lärmentwicklung. Ebenso wenig gibt es Betriebe mit Massentierhaltung oder Biogasanlagen innerhalb des Kurgebietes und entsprechend keine ge-*	Der Hinweis ist bekannt.

	sundheitsstörenden Immissionen. *Der Ort liegt insgesamt abseits des größeren Durchgangsverkehrs ...* *Insgesamt ergaben sich in der letzten Kontrollanalyse des Deutschen Wetterdienstes vom 26.10.2009 sowie dem Amtlichen Gutachten zur Klimabeurteilung vom 22.12.1995 bisher keine nachteiligen Konsequenzen für die Durchlüftung von Bensersiel. Der Ort profitiert ganz offensichtlich von der bioklimatischen und lufthygienischen Wohlfahrtswirkung der in unmittelbarer Nähe liegenden Nordsee mit ihrer sowohl Temperatur ausgleichenden Wirkung als auch besseren Durchlüftung durch höhere Windgeschwindigkeiten*."	
9.61	d.) Die **Verkehrsanalyse** lässt erkennen, dass die Umgehungsstraße nicht den Entlastungseffekt bringt, den die Stadt Esens sich von dem Straßenbau verspricht: • "*Als wesentliche Aussage der Gutachten ist also festzuhalten, dass weniger die überörtlichen Durchgangsverkehre für die Verkehrsbelastung des Ortszentrums verantwortlich sind, sondern die Ziel- und Quellverkehre (hier insbesondere die Verkehre zum Fährhafen und zu den Inselparkplätzen im Osten bzw. zu den Strandarealen und zum Campingplatz sowie den dortigen Stellplötzen im Westen). Daraus geht hervor, dass der verkehrstechnische Zweck der kommunalen Entlastungsstraße darin liegt die Verkehre, die den Großteil der Belastung des Ortszentrums verursachen, um Bensersiel herumzuführen. So wird der aus Westen (Dornumersiel), Osten (Neuharlingersiel) bzw. Süden (Esens) anfahrende Zielverkehr über die Entlastungsstraße frühzeitig an seine Zielorte geleitet, ohne die Ortschaft durchqueren zu müssen. Gleiches gilt für den abfließenden Quellverkehr*." (Begründungsentwurf des BP 89} Bereits in den früheren Stellungnahmen zu den Vorläufer-Bebauungsplänen ist mehrfach darauf hingewiesen worden, dass die Umgehungsstraße diese Funktion der Entlastung von Ziel- und	Der Hinweis trifft nicht zu. Ziel- und Quellverkehr ist nicht gleich innerörtlicher Verkehr, sondern der Verkehr, der sein Ziel bzw. seine Quelle im Ort bzw. Ortsteil hat. In Bensersiel hat dieser Verkehr fast vollständig seinen Ausgangs- bzw. Endpunkt außerhalb der Ortslage und führt über die drei Teilstrecken der Landesstraßen.

	Quellverkehren nicht erfüllen kann, weil es logischerweise wenig Sinn macht. innerörtliche Verkehre durch eine Umgehungsstraße zu verhindern. Es hat sich damals sogar eine Bürgerinitiative gebildet, die im Wesentlichen aus Bensersieler Kaufleuten und Pensionsvermietern bestand und die befürchtete, dass die Verdrängung des aus wirtschaftlicher Sicht erwünschten innerörtlichen Tourismusstromes auf die Ortsumgehung zu einer Reduktion der Wirtschafts- und Kaufkraft führen würde.	
9.62	Diese Annahme hat sich - ebenso wie in einigen anderen ostfriesischen Tourismusorten (z. B. Jever) - bestätigt, wie an der Verkehrsanalyse von 2015 zu erkennen ist; danach ist der Verkehr in Bensersiel um ein Siebtel zurückgegangen (Begründung des BP 89, S. 16). Damit entfallen etwa 15 % der Einkünfte an der oberen Gewinnzone für Bensersieler Kaufleute. Da diese wegen ihres ausgeprägten Saisongeschäftes sowieso oft an der Grenze zur Rentabilität arbeiten, bedeutet die zusätzliche Kundenreduzierung durch die Ableitung von Kundschaft über die Umgehungsstraße eine unausweichliche Insolvenz. Tatsächlich haben in den vergangenen Jahren mehrere Kaufleute und Restaurantbesitzer ihren Betrieb aufgeben müssen. Dazu gehört z.B. das "Hotel Vier Jahreszeiten", das kurz vor dem Straßenbau auf einem repräsentativen, direkt an der Hauptstraße gelegenen Grundstück gebaut wurde und seit der Insolvenz der Betreiber zunehmend verfällt und - wie die Bensersieler selbst sagen - zum "Schandfleck" für den Tourismusort geworden ist.	Die Bedenken treffen nicht zu. Nicht der Verkehr ist zurückgegangen, sondern die Ergebnisse der Verkehrserhebungen von 2015 lag durchschnittlich um 7 % unter der ursprünglichen Prognose von 1999. Die aktuelle Prognose 2015 geht weiterhin von einer (wenn auch geringeren) Steigerung der Gesamtverkehrsmengen in den nächsten Jahren aus. siehe auch zu Punkt 9.65
9.63	• Im Hinblick auf den Verkehr in Bensersiel ist die Aussage der Stadt Esens in der Begründung des BP 89 (S. 15), dass "*vor der Inbetriebnahme der kommunalen Entlastungsstraße ... die Ziel- und Quellverkehre, die den Fähranleger bzw. die Inselparkplätze im Os-*	Die Bedenken treffen nicht zu. Wie unschwer aus dem vollständigem Zitat: „*Vor der Inbetriebnahme der kommunalen Entlastungsstraße wurden*

	ten ... ansteuern, durch das Ortzentrum geleitet werden", sachwidrig und falsch. Ein Blick auf eine geografische Ortskarte von Bensersiel lässt erkennen, dass der FährTourismusverkehr von Esens kommend zu dem Anleger nach Langeoog noch niemals schwerpunktmäßig durch den Ort gefahren ist, weil die Parkplätze für die Langeooggäste östlich von Bensersiel liegen. Der überwiegend über die Autobahn anreisende und deshalb von Esens kommende Touristenstrom biegt daher bereits vor dem Ortseingang auf den östlichen Teil der L 8 und den Zubringer "Rotzmense" ab. Daraus folgt, dass Autofahrer, die zum Fähranleger gelangen wollen, die Teilstrecke der Umgehungsstraße, die südlich und westlich um den Ort Bensersiel herumführt, überhaupt nicht nutzen. Da die Umgehungsstraße von diesem Fährverkehr somit überhaupt nicht und von dem unwesentlichen von Westen kommenden Fährverkehr nur geringfügig betroffen ist, kann sie keine messbare Verkehrsentlastung für den Fährverkehr bewirken, der nach den Angaben der Verkehrsuntersuchung mehr als 50 % des zu verlagernden Ziel- und Quellverkehrs ausmacht. Von dem Hafen selber können aus baulichen Gründen nur Fußgänger zu den Langeoogparkplätzen gelangen. Der Autoverkehr ist hier gesperrt; der KFZ-Verkehr muss zwangsläufig durch den Ort und über den Zubringer "Rotzmense" verlaufen. Somit steht fest, dass die Behauptung der Stadt Esens, durch die Entlastungsstraße könne der besonders hohe Verkehrsanteil zu dem Fährhafen und den Parkplätzen für Langeoog-Besucher <u>östlich</u> von Bensersiel reduziert werden, sachwidrig und falsch ist.	*sowohl der Durchgangsverkehr (vor allem auch der Ausflugsverkehr zu den östlich und westlich von Bensersiel gelegenen Siel- und Badeorten) als auch die Ziel- und Quellverkehre, die den Fähranleger bzw. die Inselparkplätze im Osten sowie die Strandbereiche im Westen ansteuern, durch das Ortzentrum geleitet.*“ herauszulesen ist, wurde kein alleiniger Zusammenhang hergestellt zwischen der Entlastung im Osten der Ortslage und dem Zielverkehr zu Parkplätzen des Fähranlegers. Der Verkehr aus Esens Richtung Fährparkplätze führte bisher nicht durch den Ort und wird auch weiterhin - nur etwas früher mit dem Kreisel - östlich an der Ortslage vorbeigeführt.
9.64	• Tatsächlich entlastet werden kann durch die Ortsumgehung <u>nur</u> der Durchgangsverkehr. Dieser beträgt aber nach den Verkehrsgutachten von 1998 und 2015 nur insgesamt 23 % des Gesamtverkehrs. (vgl. Begründung	Die Bedenken treffen nicht zu. Der Entlastungseffekt umfasst neben der Verlagerung des Durchgangsverkehres auch die Herumführung jeglichen

	S. 15, Abb. 03) Berücksichtigt man, dass nach der Verkehrsanalyse von 2015 der gesamte Verkehr in Bensersiel um ein Siebtel (knapp 15 %) zurückgegangen ist (S. 16), folgt daraus, dass tatsächlich nur noch etwa 20 % des ursprünglich bei der Trassenfestlegung zugrunde gelegten, gesamten Verkehrsvolumens durch die KES entlastet werden kann. Dieser offensichtlich geringe verkehrliche Nutzen muss ausdrücklich in die Abwägung mit den vorrangigen Naturschutzinteressen einbezogen werden.	Verkehres zu den Zielen, die in der Fahrrichtung jeweils „hinter" bzw. „neben" der Ortslage liegen.
9.65	• Die Prognoseüberlegungen der Verkehrsgutachten hinsichtlich des Jahres 2030 sind erstens hypothetisch und zweitens auch unwahrscheinlich; denn zum einen ist der Tourismusstrom in den letzten Jahren bereits um 15 % zurückgegangen und zum anderen ist zu erwarten, dass diese rückläufige Tendenz weiter anhält. Von Einheimischen und Touristen wird immer wieder festgestellt, dass viele potentielle Touristen über die Umgehungsstraße abgeleitet werden und "an Bensersiel vorbeifahren".	Die Bedenken bezüglich des Verkehrsgutachtens treffen nicht zu. Die vom Einwender genannte Zahl von 15 % Rückgang kann weder von der Stadt noch von der Samtgemeinde bestätigt werden. Ein gewisser Rückgang, wie in der Prüfung nach § 34 BNatSchG in Kap. 9.2.2.1.2 dargestellt, kann auf die fehlende Entwicklung im Ort durch die nicht umsetzbare Neugestaltung des Ortskerns zurückgeführt werden. Gerade in den letzten Jahren spielt sicherlich auch der Imageschaden von Bensersiel aufgrund der vielfältigen Berichterstattung über die Ortsentlastungsstraße eine Rolle. Die Stimmungslage in Bensersiel bei Einheimischen, Geschäftsleuten und Touristen wird von der Stadt und Samtgemeinde vollständig anders wahrgenommen als vom Einwender beschrieben. So befürchten z. B. die Geschäftstleute einen wirtschaftlichen Rückgang durch die wieder hohe KFZ-Belastung im Ort; die Touristen inkl. Einheimische beklagen die zunehmende Lärm- und Immissionsbelastung sowie die Gefährdung der Kinder. Diese Stimmung wird auch in Fernsehberichten im NDR Niedersachsen und SAT 1 Regional eingefangen (siehe auch unter

		https://www.sat1regional.de/videos/article/illegal-gebaute-umgehungsstrasse-in-bensersiel-fuer-verkehr-gesperrt-237300.html)
9.66	Die in den Vorgängerbebauungsplänen angedachte Siedlungserweiterung und damit einhergehende Erweiterung des fremdenverkehrlichen Angebotes ist nicht mehr zu realisieren, weil alle nach dem touristischen Leitziel von 2002 vorgesehenen Flächen sich inzwischen entweder schon jetzt im V 63 und LSG 25 II befinden (die Flächen westlich und südlich von Bensersiel) oder demnächst durch eine Gerichtsentscheidung betreffend die fehlerhafte Landschaftsschutzgebietsausweisung zweifellos auch in das Schutzgebiet einbezogen werden müssen. (zukünftige Baulandflächen der Stadt Esens an der Ostseite von Bensersiel).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung, dass auch östlich der Ortslage alle angrenzenden Flächen zukünftig im V 63 liegen, wird nicht geteilt.
9.67	Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrsanalyse in der Verkehrsuntersuchung vom 27.10.2016 für Laien nicht ausreichend transparent ist. Da diese Untersuchung der Aufklärung der Öffentlichkeit dient, sollte sie auch für Laien in der Darstellung der Daten und Interpretation der Verkehrsströme verständlicher und nachvollziehbarer sein.	Die Bedenken können, da ohne inhaltliche Substanz, nicht in die Abwägung eingestellt werden. Im Übrigen entspricht die textliche und zeichnerische Dokumentation des Verkehrsgutachtens den allgemein anerkannten Detaillierungsgrad solcher Untersuchungen.
9.68	e.) In seiner Stellungnahme vom 25.10.2016 verlangt der Landkreis Wittmund (Abs.07.07), dass ein gesamtes aktuelles **Entwicklungskonzept** für Bensersiel unverzichtbar ist, da er das Dorferneuerungsprogramm von 2005 nicht für hinreichend hält. Darauf antwortet die Stadt Esens in ihrer Abwägung vom 18.10.2017: *"Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Die Erstellung eines Konzepts würde bis zu einem Jahr dauern."* Damit liegt ein eindeutiger Ermessensfehlgebrauch vor, weil die angeregte Maßnahme vom Oktober 2016 hätte umgesetzt werden können, ohne dass eine zeitliche Verfahrensverzögerung eingetreten wäre.	Die ursprüngliche Argumentation der unverhältnismäßigen Zeitdauer kann nunmehr mit den Verweis auf die zwischenzeitlich eingeleitete neue Dorfentwicklungsplanung und die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Planungen für die Deicherhöhung und Deichscharte gestärkt werden. Externe von der Kommune nicht beeinflussbare Entscheidungen lassen es derzeit nicht sinnvoll erscheinen, ein solches Entwicklungskonzept zeitnah zu erstellen. Im Übrigen verzichtet der LK Wittmund in der aktuellen Stellungnahme zur vorliegenden Bauleitplanung auf die Anregung der Erstellung eines Entwicklungskonzeptes.

9.69	Offenbar trifft eher zu, dass die Stadt Esens bewusst kein vollständiges Entwicklungskonzept vorlegen will; denn es ist weit über Esens hinaus bekannt, dass sie weitere Baumaßnahmen in und um das Gebiet des BP Nr. 89 plant, jedoch nicht bereit ist, diese öffentlich zu machen, da diese Projekte die anhängige Klage gegen die LSG-VO 25 II vom Oktober 2016 unterstützen würden. Ein Beispiel dafür stellt die bereits im Februar 2016 eingeleitete Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 19 dar, durch die es der [redacted] ermöglicht wird, eine nur etwa 1 ha große Fläche zu einem Preis von etwa 2 Mill. € an einen Investor zu verkaufen, der dort gemäß Bebauungsplan Nr. 19 der Stadt Esens eine Ferienhausanlage mit etwa 70 verkaufsfertigen Wohnungen errichten darf. Dabei ist von großer Bedeutung, dass dieses Areal bei ordnungsgemäßer Städte- und Gemeindeplanung zwangsläufig in den Flächennutzungsplan Nr. 126 der Samtgemeinde Esens hätte aufgenommen und organisch in die Entwicklung einbezogen werden müssen.	Die Planungen zur Aufstellung des BP 19 ruhen (siehe zu Punkt 9.1.). Die genannte Kaufsumme von 2 Mill. kann von der Stadt und der Samtgemeinde nicht bestätigt werden, da den Kommunen hierüber keine Informationen vorliegen.
9.70	In ihrer Sitzungsvorlage vom 23.2. 2016 zum Aufstellungsbeschluss führt die Stadt Esens aus, dass für diese Fläche derzeit der *"Vorhaben bezogene Bebauungsplan Nr.19* im *beschleunigten Verfahren"* aufgestellt wird und somit von einer frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit und frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange abgesehen werden könne. Diese Annahme ist jedoch falsch: Aus der aktuellen Karte der Samtgemeinde Esens betreffend die Flächennutzung geht hervor, dass dieses Areal denselben rechtlichen Status (Außenbereich) besitzt wie die unmittelbar westlich anschließenden Flächen, die im Oktober 2016 als Landschaftsschutzgebiet 25 II WTM ausgewiesen worden sind. Dies ist mir schriftlich von der Samtgemeinde Esens bestätigt worden; in einer Email vom 7.7.2017 wird eingeräumt: *"Der amtliche Flächennutzungsplan enthält für diesen Bereich kein*	Der Hinweis ist nicht zutreffend. Das Bauleitplanverfahren für den genannten B-Plan Nr. 19 ruht und eventuelle Inhalte dieser Planung sind dementsprechend bei der Prüfung nach § 34 BNatSchG nicht heranzuziehen.

	Planzeichen und ist somit als Außenbereich zu sehen." Somit unterliegt auch dieser Plan der Notwendigkeit eines öffentlichen Beteiligungsverfahren und einer ordnungsgemäßen, vollständigen FFH-Prüfung. Zwar führt die Stadt Esens in ihrer FFH-Prüfung zum BP Nr. 89 aus, dass "*genauere Aussagen zur Ausgestaltung des Baugebietes derzeit nicht vorliegen, eine Beurteilung von Auswirkungen in das Landschaftsschutzgebiet hinein daher noch nicht möglich ist*"; es ist jedoch bereits ein Bebauungsplan mit allen Details von der Stadt Esens veröffentlicht; er wird aber derzeit nur deshalb nicht weiterbetrieben, weil offensichtlich ist, dass er gegen die LSG-VO 25 II verstößt. Insbesondere mit Rücksicht auf die in der ständigen EU-Rechtsprechung betonte Bedeutung der **Kumulativwirkung** von Projekten im unmittelbaren Umfeld von Schutzgebieten hätte neben dem BP Nr.89 auch diese eingeleitete Planungsmaßnahme zwingend in den Flächennutzungsplan Nr. 126 und das LSG 25 II WTM einbezogen werden müssen. Aber dies ist und wird offensichtlich wegen der persönlichen Beziehungen innerhalb der (gesetzlich erforderlichen) Verwaltung unterlassen.	
9.71	f.) Auch die **Alternativenprüfung** ist deutlich zu kurz und undifferenziert vorgenommen worden. Es zeigt sich insgesamt eine nur sehr oberflächliche Rechtfertigung der bereits in den früheren Bebauungsplänen vorgenommenen Entscheidungen und Festsetzungen und eine großzügige Auslegung aller ökologischen Fakten zugunsten der bestehenden Trasse, wodurch erneut klar wird, dass der gesamte Bebauungsplan Nr. 89 keineswegs als "vollständig neuer und ergebnisoffen erstellter Bebauungsplan" anzusehen ist. Dabei hätte dieser Anspruch auf besondere Objektivität und Ergebnisoffenheit, mit dem die Bürgermeisterin Stadt Esens gegenüber der Öffentlichkeit den neuen (und teuren) Bebauungsplan Nr.89	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Die aktuelle Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte ergebnisoffen. Erst nachdem das Ergebnis der Verträglichkeits-, Abweichungs- und Alternativenprüfung sowie der Nachweis der zwingenden Gründe und abschließend der Kohärenzausgleich vorlagen, wurde die Bauleitplanung in der vorliegenden Fassung in die öffentliche Auslegung gegeben. Der Prüfung nach § 34 BNatSchG ist zu entnehmen, dass

	begründet hat, unter Einbeziehung der aktuellen Rechtsprechung des EuGH und angesichts des dargelegten geringen verkehrlichen Nutzens der Umgehungsstraße eine besonders gründliche und sachgerechte Alternativenprüfung verlangt.	zwar eine Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebietes vorliegt, die habitatschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen jedoch erfüllt werden. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass die in Kap. 9.2.4 der Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zum Ergebnis hat, „*dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen*." Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmund, die in Ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.*"
9.72	Wie die Stadt Esens selber vorträgt, fordert die EU-Kommission in ihren Leitfäden ausdrücklich, dass die Nulloption als Alternative ernsthaft in Erwägung zu ziehen ist. Das gilt umso mehr, wenn - wie im vorliegenden Fall - keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen. Die Stadt Esens hat zwar solche vermeintlichen Gründe angeführt, jedoch sind diese allesamt nicht "zwingend".	Der Hinweis ist nicht korrekt. Die Prüfung Nach § 34 BNatSchG führt im Kap. 9.1.2 dazu aus: „*Der Vollständigkeit halber ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die „Nullvariante" kein Gegenstand der Abweichungsprüfung nach § 34 BNatSchG ist. „Die EU-Kommission fordert in ihren Leitfäden (Europäische Kommission 2000, 2007) ausdrücklich, dass die Nulloption als*

		Alternative ernsthaft in Erwägung zu ziehen ist. Hierzu stellte das BVerwG in seinem Urteil zur Westumgehung Halle (BVerwG 2007) jedoch klar, ***dass beim Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben nicht weiter zu prüfen ist, ob auf das Vorhaben insgesamt verzichtet werden kann****." Der dafür erforderliche Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wird in der vorliegenden FFH-Prüfung an anderer Stelle (vgl. Kap. 9.2) ausführlich geführt.*"
9.73	Da es auch in der Hochsaison insgesamt nur zu einer geringen Verkehrssteigerung kommt, die die Belastungsgrenzen nur minimal überschreitet und außerdem nur in sehr kurzen Zeiträumen von wenigen Stunden stattfindet, könnte eine sinnvolle Aufteilung des (Spitzen-) Verkehrs auf alternative Ausweichstandorte diese vereinzelten Spitzenwerte effektiv "kappen" und kurzfristig innerörtliche Entlastung bringen, ohne dass die Vögel beeinträchtigt würden. Dabei ist auch von Bedeutung, dass das Verkehrsgutachten vom 27.10.2016 die geringe Verkehrsentlastung durch die Umgehungsstraße in den Zeiten außerhalb der Hochsaison, die etwa 80% des Jahres ausmachen, eindeutig belegt. Eine Parkplatzlösung in Verbindung mit weiteren verkehrsberuhigenden und schallschutztechnischen Maßnahmen könnten eine Null-Lösung durchaus komplettieren und effizient machen. In diesem Zusammenhang ist auch die bereits vor mehreren Jahren erstellte und millionenteure, großzügige Fußgängerbrücke zu erwähnen, die die Touristen unmittelbar von dem südlich des Deichs angelegten Großparkplatz (1500 Einstellplätze) zum zentral gelegenen Strandportal führt.	Die Anregung trifft nicht zu. Da räumliche Varianten oder Ausführungsvarianten nur dann als Alternative in Frage kommen, wenn sie das mit der Planung verfolgte Ziel - u. U. auch mit gewissen Abstrichen erreichen können - stellt die Errichtung eines Parkplatzes ohne Auswirkungen auf den Ziel- und Quell- sowie den Durchgangsverkehr keine Alternative bei der Prüfung gem. § 34 BNatSchG dar. siehe auch zu Punkt 9.56

9.74	Es ist nämlich keineswegs sachgerecht, wenn bei einer Alternativenprüfung nur die Situation, die man behalten möchte (Variante mit Entlastungsstraße V0) mit der Variante ohne Entlastungsstraße verglichen wird, ohne nach ergänzenden, verkehrstechnisch möglichen, naturschutzfreundlicheren und kastengünstigeren Entlastungsmöglichkeiten zu schauen. Und es macht auch wenig Sinn, eine Variante V02 zu prüfen, die wegen ihrer Lage im EU-Vogelschutzgebiet dieselben naturschutzfachlichen Hemmnisse entfaltet, wie die Variante mit der bestehenden Umgehungsstraße. Es ist aber auch nachvollziehbar, dass man im Rahmen der Alternativenprüfung keine ganz neuen Projekte verlangen kann. Nach der Darstellung der Stadt Esens handelt es sich jedoch bei der geplanten Maßnahme vorrangig um die Lösung eines innerörtlichen Verkehrsproblems. Wenn sich daher zu einer Verkehrslösung in einem konkreten Fall die Einrichtung eines öffentlichen Parkplatzes als realisierbar, und dann auch noch sinnvoller, ökologisch vertretbarer und kostengünstiger erweist als eine aufwändige, ebenfalls öffentliche Straßenbaumaßnahme in einem EU-Vogelschutzgebiet, so ist eine solche Möglichkeit zumindest ernsthaft und detailliert in die Abwägung einzubeziehen und ihre Ablehnung angemessen zu begründen.	Das Ziel der Ortsentlastungsstraße besteht darin, die Möglichkeit zu eröffnen, einer vollständigen Sperrung der „Hauptstraße“ zu erreichen, um die Attraktivität des innerörtlichen Bereichs durch entsprechende Umgestaltungen erhöhen zu können. Vorhaben, die dies nicht ermöglichen, sind keine Alternativen, sondern andere Projekte. siehe auch zu Punkt 9.56
9.75	Weil auffallende Verkehrsmengen sich auch nach dem eigenen Vortrag der Stadt Esens nur an wenigen Tagen - und dann auch nur zu wenigen Stunden - im Jahr einstellen, haben Naturschützer, Teilnehmer der *"Bürgerinitiative gegen den Bau der Umgehungsstraße"* und auch ich schon in den früheren Bebauungsplanverfahren vorgeschlagen, den innerörtlichen Verkehr durch die Anlage großzügiger Parkplätze am Ortseingang zu entlasten; denn für diese stehen ausreichend Flächen zur Verfügung, die nicht als Schutzflächen des LSG 25 II ausgewiesen sind. Es handelt sich um Flur-	Die Anregung trifft nicht zu. siehe auch zu Punkt 9.56

	stücke, die sich entlang der Hauptstraße (Bensersieler Straße) südlich an die Gralf-Garagen anschließen und daher von der Hauptstraße unmittelbar und leicht zu erreichen sind. Der Ort Bensersiel ist halbkreisförmig um den zentral gelegenen Hafen gewachsen und wird im Norden vom Meer begrenzt. Daher sind alle innerörtlichen Entfernungen sehr gering und alle Ziele können über kurze Wege fußläufig erreicht werden. Der Parkplatz am südlichen Ortseingang ist bereits angelegt und könnte nach Süden beliebig erweitert werden. Die Ortskarte lässt erkennen, dass auch Hafen und Strand über wenige hundert Meter zu erreichen sind und der Gast -vom Parkplatz aus - entweder am Benser Tief entlang über einen auf dem Deichkopf des Benser Tiefs malerisch angelegten Promenaden-Fußweg entlang spazieren oder aber seinen Weg über die Hauptstraße entlang der kleinen Geschäfte, Restaurants und Bars nehmen kann. Für die Touristen steigt damit das Urlaubs- und Kauferlebnis, für die Bensersieler Kaufleute steigt das Einkommen im Bewirtungs- und Einkaufsgeschäft- insgesamt also eine win-win-situation für alle Beteiligten. Da der Verkehrsüberhang nur an wenigen Stunden im ganzen Jahr entsteht, stellt die Parkplatzalternative in Verbindung mit temporären Verkehrsregelungen eine bessere Anpassung an die konkrete Verkehrssituation in Bensersiel als es eine Umgehungsstraße vermag, die weitaus den größten Teil des Jahres nur sporadisch genutzt wird.	
9.76	Aus verschiedenen Gutachten zur Luftqualität, Schalltechnisches Gutachten usw. geht hervor, dass die Grenzwerte bei den Langzeituntersuchungen niemals erreicht werden, jedoch gelegentlich die Kurzzeit-Grenzwerte an drei innerörtlichen neuralgischen Punkten leicht überschritten werden. Für diese nur leicht die Grenzwerte überschreitenden Verkehrsspitzen in den kurzen Stoßzeiten eine Umgehungsstraße in einem EU-Vogelschutzgebiet zu bauen, wäre	Die Hinweise sind bekannt.

	eine Vergeudung von ökologischen und finanziellen Ressourcen; jedoch könnte die Parkplatzalternative mit gewissen Anreizen (kostengünstiges Parkticket) dafür sorgen, diesen potenziellen Überhang während der Spitzenzeiten rechtzeitig am Ortseingang aufzufangen.	
9.77	Verkehrsberuhigende Maßnahmen könnten auch darin bestehen, dass während der Hauptsaison Lastwagenverkehr nur zu bestimmten Tageszeiten auf der Hauptstraße gestattet ist (Anlieferungsverkehr zu festgelegten Zeiten wie in vielen Stadtzentren üblich) oder dass die durch den nahe gelegenen Parkplatz überflüssig gewordenen Parkbuchten an der Hauptstraße eingeschränkt werden, damit eine Promenade auf nur einer (den Geschäften zugewandten) Straßenseite geschaffen wird, die aus Gründen des Schallschutzes von landestypischen Sträuchern und Hecken gesäumt ist und mit einem Zebrastreifen oder Fußgängerampel den Zugang zum Hafeneingang ermöglicht. Im Bereich der Deichpassage könnte der temporär und nur wenig über den Grenzwerten liegende Lärm durch Schallschutzfenster aufgefangen werden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen; sie sind jedoch nicht geeignet Alternativen im Sinne der Prüfung nach § 34 BNatSchG zu begründen. Ohne Entlastungsstraße muss die Ortsdurchfahrt zu jeder Zeit die verkehrlichen und straßenrechtlichen Anforderungen an eine Landesstraße erfüllen. Somit sind wirksame Verkehrsbeschränkungen nicht möglich. Schallschutz kann nicht durch Bepflanzung erreicht werden und wie im Kap. 9.2.1.2 der Prüfung nach § 34 BNatSchG detailliert aufgeführt geht es u. a. um die Lärmreduzierung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf den Freiflächen im Ort.
9.78	Eine für die Besucher kostenlose Benutzung des großen Parkplatz am Ortseingang würde seine Akzeptanz für Touristen erheblich erhöhen und wäre für die Stadt Esens billiger als der jährliche Unterhalt der Umgehungsstraße, insbesondere wenn sie ihre Verpflichtung zur regelmäßigen Erneuerung des Flüsterasphalts auch tatsächlich erfüllt. Man könnte auch durch eine Einbahnstraßenregelung eine Verkehrsentlastung herbeiführen, indem z.B. die Hauptstraße als Durchgangsstraße in nur einer Richtung genutzt wird und für die Gegenrichtung eine der bereits existierenden Wirtschaftswege (Friesenstraße und südliche Fortsetzung bis Wald oder Lohrbergweg) ausgebaut wird. Wie die Bürgerinitiative vorgeschlagen hatte, könnte auf diese Weise auch der regelmäßig in Esens kumulierende Spitzenverkehr schon vor dem Ortseingang abgeleitet wer-	Die Anregung trifft nicht zu. siehe auch zu Punkt 9.56 Da räumliche Varianten oder Ausführungsvarianten nur dann als Alternative in Frage kommen, wenn sie das mit der Planung verfolgte Ziel - u. U. auch mit gewissen Abstrichen erreichen können - hier: • unmittelbar der verkehrlichen Entlastung der gesamten Ortslage Bensersiel, insbesondere des Ortszentrums, dient und • die notwendige Voraussetzung für das wesentliche Ziel,

	den, so dass die kilometerlangen Staus auf der Esenser Nordstraße, die einen weitaus größeren neuralgischen Verkehrsknotenpunkt darstellen als in Bensersiel, ebenfalls mit entlastet würden. So könnte bereits vor Esens" *der Fernverkehr abgeholt werden, ohne ihn durch den Ort zu leiten".* (Begründung BP Nr. 89, S.19)	nämlich den Rückbau der Ortsdurchfahrt auf einen der städtebaulichen Funktion als verkehrsberuhigte Hauptstraße eines Nordseeheilbades entsprechenden Standard ist, - stellt die Einbahnstraßenlösung keine Alternative bei der Prüfung gem. § 34 BNatSchG dar. Im Übrigen würde dann der Verkehr auf einer weit größeren Strecke durch das V 63 geführt.
9.79	Fazit: Mit diesem Alternativvorschlag könnte der innerörtliche Verkehr vermutlich effektiver und billiger und vor allem naturschutzfreundlicher entlastet werden als mit der Umgehungsstraße. Insgesamt ließen sich 5 Vorteile gegenüber der Umgehungsstraße auflisten: • Es würden keine potentiellen Gäste und Kunden an dem Ort vorbeigeleitet, sondern eher zum Verweilen im Ort angeregt werden. Diese Lösung wäre somit profitabler für die Bensersieler Geschäftsleute. • Die Parkplatzalternative könnte dem jahres- und tageszeitlich stark schwankenden Verkehrsbedarf besser angepasst werden. Denn eine überwiegende oder streckenweise sogar vollständige Sperrung des Ortszentrums für den Straßenverkehr, wie es nach dem Bau der Umgehungsstraße vorgesehen ist, ist höchstens während weniger Wochenendtage im Hochsommer - wahrscheinlich sogar nur während bestimmter Tageszeiten - angemessen und im Hinblick auf die wirtschaftlichen Interessen der Bensersieler Geschäftsleute auch sinnvoller. • Die Parkplatz-Lösung wäre - im Gegensatz zu der Umgehungsstraße- auch im Hinblick auf die Erstellungskosten und die jährlichen Unterhaltskosten um ein Vielfaches günstiger. • Sie wäre schließlich auch aus naturschutzrechtlicher und ökologi-	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, jedoch nicht geteilt. siehe dazu detailliert zu Punkt 9.71 bis 9.78

	scher Sicht die zweifellos optimale Lösung. • Und außerdem würde sie die Zerschneidung meines Hofes und die Inanspruchnahme eines relativ großen Teils meiner landwirtschaftlichen Flächen gem. § 1 Abs. .., Satz 3 BauGB vermeiden. Solche Parkplatzlösungen am Ortseingang werden inzwischen in vielen deutschen und europäischen Tourismuszentren erfolgreich praktiziert.	
9.80	g. Auch meine **grundeigentumsrechtlichen und landwirtschaftlichen Belange** sind in der Abwägung nicht hinreichend berücksichtigt worden. Das äußert sich schon darin, dass die Stadt Esens sich in der Begründung zum BP Nr. 89 (S. 19 ff) auf ein Flurbereinigungsverfahren beruft, das vom Nds. OVG am 25.2.2015 (15 KF 3/14) aufgehoben und zu dem gerichtlich festgestellt worden ist, dass es niemals rechtlich wirksam gewesen ist. Die Stadt Esens bestreitet alle rechtswidrigen Eingriffe und Beeinträchtigungen meines landwirtschaftlichen Betriebes und trägt noch in dem anhängigen Gerichtsverfahren vor dem Landgericht Aurich vor, dass sie passiv legitimiert sei. Zur Darlegung meiner Schäden und vielfältigen Nachteile und um Wiederholungen zu vermeiden, verweise ich auf die Gerichtsakte des Landgerichts Aurich. In der Begründung zum BP Nr. 89 (S. 20) führt die Stadt Esens aus, dass sie "*der Eigentumsgarantie in Art. 14 Grundgesetz (GG) durchaus Gewicht beimesse, in der Abwägung mit den öffentlichen Interessen diese jedoch hinter den Vorhabeninteressen zurückstehen*" müsse, obwohl ihr in dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren VG Oldenburg 5 A 2233/16 bereits bescheinigt worden ist, dass "*es sich bei der Inanspruchnahme der klägerischen Grundstücke um eine langjährige und damit schwerwiegende Beeinträchtigung seines Grundrechts aus Art.14 Abs.1 GG handelt."* Da die entscheidende Kammer in demselben Urteil vom 22.11.2017 der Stadt Esens ein „*über Jahre andauerndes rechtsuntreues Verhalten*" vor-	Die Stadt Esens ist sich des Umstandes bewusst, dass die aus dem verfassungsrechtlich durch Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Eigentum und seiner Nutzung resultierenden Interessen zu den abwägungserheblichen Belangen gehören. Die Eigentumsbelange wurden daher mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt. Dem Interesse an der Wahrung der bisherigen Grundstückszuschnitte konnte allerdings nicht Rechnung getragen werden, weil die Trassenführung durch die daran aus verkehrstechnischer Sicht zu stellenden Anforderungen weitgehend determiniert sind. In diesem Zusammenhang muss jedoch erwähnt werden, dass alle landwirtschaftlichen Flurstücke des Einwenders nach Auskunft des Amtes für Regionale Landesentwicklung (ARL) zugänglich waren bzw. sind. In Rechnung gestellt wurde zudem, dass es sich bei den Flächen des Einwenders um arrondierten Grundbesitz handelt und die für den Straßenbau in Anspruch genommenen Flächen mit 5,2 ha einen beachtlichen Teil des insgesamt rund 70 ha umfassenden Grundbesitzes ausmachen. Zugleich wurde allerdings auch berücksichtigt, dass der Einwender den vormaligen landwirtschaftlichen Betrieb nicht

	hält, wobei sie *„nicht ausschließt, dass die Stadt Esens ihr rechtsuntreues Verhalten fortsetzt bzw. bei nächster Gelegenheit wieder aufnimmt“,* ist eine Nachbesserung der Abweichungsprüfung auch in dieser Hinsicht dringend erforderlich. Außerdem hat die Stadt Esens noch nicht einmal 50 % der Grundflächen erworben, auf denen die Straße errichtet ist. Aufgrund der rechtskräftigen Urteile des Nds. OVG und BVerwG fehlt auch eine rechtliche Grundlage zur Enteignung der noch in meinem Eigentum stehenden Flächen. Der in diesem Zusammenhang gegebene Hinweis der Stadt Esens (vgl. Begründung S. 16), dass *"der notwendige Grunderwerb durch die Stadt über ein Flurbereinigungsverfahren erfolgt",* ist daher offensichtlich unzutreffend, da das ursprünglich eingeleitete Flurbereinigungsverfahren von dem Nds. OVG (15 KF 3/14) für von Anfang an rechtsunwirksam erklärt worden ist (s. o.).	mehr führt, sondern die zugehörigen Grundflächen verpachtet hat, so dass nicht von einer gesteigerten Schutzwürdigkeit auszugehen ist. In der Abwägung schlagen die Flächen – worauf das OVG Lüneburg bereits im Urteil vom 22.5.2008 (1 KN 149/05) aufmerksam machte – nur noch mit ihrem Marktwert zu Buche. Um den Verlust auszugleichen, den der Einwender erlitten hat, ist die Stadt Esens bestrebt, die von der Planung betroffenen Flächen zu einem angemessenen Preis zu erwerben. Das ist bisher noch nicht gelungen, weil der Einwender sich bislang nicht bereit gezeigt hat, die attraktiven und den Marktwert der Flächen deutlich übersteigenden Angebote der Stadt anzunehmen. Unabhängig davon, ob die Grundflächen des Einwenders freihändig erworben werden können, erkennt die Stadt Esens den mit ihrer Planung verfolgten Belangen des Gemeinwohls im Rahmen der Abwägung den Vorrang vor den eigentumsbezogenen Interessen des Einwenders zu. Dies nicht zuletzt deshalb, weil es keine das private Eigentum weniger beeinträchtigenden Alternativen gibt und die Stadt Esens namentlich die fremdenverkehrswirtschaftlichen Interessen aus den in der FFH-Verträglichkeitsprüfung (S. 105 ff.) im Einzelnen genannten Gründen angesichts der zentralen Bedeutung des Tourismus für die weitere Entwicklung Bensersiels für gewichtiger erachtet als die eigentumsbezogenen Interessen des Einwenders. **Die Begründungen der Bauleitpläne werden entsprechend ergänzt.**

9.81	h.) Wie die Stadt Esens in ihrer Begründung (S. 9) selber vorträgt, ist "*für die Aufstellung eines Fachplans ein Verfahren gemäß § 17 BNatSchG durchzuführen, in dem für die Beurteilung des Eingriffs erforderliche Angaben zu Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs sowie die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen*" zu machen sind. Da die Straßentrasse bereits erstellt ist, können diese Angaben zu § 17 BNatSchG nicht mehr zeitgerecht vor der Genehmigung gemacht werden. Das betrifft insbesondere die neu hinzugekommenen **Kompensationsflächen.** Ihre kompensatorische Wirkung kann nicht mehr- wie von der Rechtsprechung vorgeschrieben - spätestens mit dem Baubeginn erfolgen, so dass sie nach der Rechtsprechung nur als weniger wertvolle Ersatzflächen zu behandeln sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG.
9.82	Bezüglich der **Kompensationsmaßnahmen** nach § 34 Abs.5 BNatSchG ist vorauszuschicken, dass diese für europäische Schutzgebiete erst dann in Betracht kommen, wenn das Vorliegen der Ausnahmebedingungen festgestellt ist und sich die Frage des Ausgleichs durch Schaffung von Ersatzflächen stellt. Folglich muss zunächst die nachgeholte FFH-Prüfung rechtlich abgesichert sein, bevor festgestellt werden kann, ob die bereits durchgeführten Kompensationsmaßnahmen den rechtlich geforderten Ansprüchen auch tatsächlich genügen; denn diese sind unter der Prämisse ausgewählt worden, dass das Planungsgebiet der Ortsumgehungsstraße nicht in einem EU-Vogelschutzgebiet liegt und EU-Recht deshalb nicht beachtet werden musste. Wird dabei beispielsweise festgestellt, dass die bereits vorgenommenen Maßnahmen nicht genügen, dürfte es schwer werden, mit 9-jähriger Verspätung eingeführte Kompensationsmaßnahmen zu rechtfertigen und noch als rechts-	Das Vorliegen der Ausnahmevoraussetzungen wurde festgestellt. Auf die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (S. 84-116) wird hingewiesen. Die fachliche Eignung der zur Sicherung der Kohärenz vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der Margenser Grube wurde sorgfältig geprüft und genügt nach Einschätzung der fachgutachterlich beratenden Samtgemeinde und Stadt Esens den daran aus Gründen des § 34 Abs. 5 BNatSchG zu stellenden Anforderungen vollauf.

	wirksam anzuerkennen.	
9.83	Die zur Förderung betroffener Vogelarten vorgesehenen Flächen liegen innerhalb der Grenzen des EU-Vogelschutzgebietes V 63. Deshalb hätte für sie vor dem Straßenbau geprüft werden müssen, ob die Maßnahmen mit den gesamtgebietlich abzustimmenden Erhaltungszielen kompatibel sind. Hierbei ist z. B. das gesamte Artenspektrum des Standarddatenbogens für dieses Gebiet zu berücksichtigen. Es sind aber weder mit den Vorgänger Bebauungsplänen noch mit dem BP Nr. 89 diese Daten vollständig vorgelegt worden. Hinzu kommt, dass diese Frage eigentlich nur im Rahmen eines frühzeitigen Managementplanes ermittelt werden kann, weil darin auch Wechselbezüge und unterschiedliche räumliche Schwerpunkte zum Schutz der Arten abgestimmt werden können. So macht es wenig Sinn, für Röhrichtvögel wie Schilfrohrsänger und Blaukehlchen dieselben Flächen auszuweisen wie für die Feldlerche usw., da diese Vogelarten völlig unterschiedliche ökologische Ansprüche besitzen.	Die Maßnahmenflächen für den Kohärenzausgleich grenzen unmittelbar an das EU-Vogelschutzgebiet an, befinden sich aber nicht innerhalb der Kulisse des Gebietes V 63. Es liegt derzeit kein Managementplan für das V 63 vor. Es wurden daher im Zuge der Planung sowohl die Kompensationsmaßnahmen im ursprünglichen Verfahren des B-Plans Nr. 67 wie auch die aktuellen Kohärenzmaßnahmen intensiv mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Das Fehlen eines Managementplans entbindet nicht von der Pflicht, die zum Kohärenzausgleich erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen (vgl. nur BVerwG, Urt. v. 11.8.2016, 7 A 1/15, juris Rn. 152). Die Ausgestaltung der Kohärenzmaßnahmen orientiert sich an den Habitatansprüchen der wertgebenden Vogelarten, die in einer den Schutz- und Erhaltungszielen des LSG 25 und 25 II zuwiderlaufenden Weise in Mitleidenschaft gezogen wurden.
9.84	Wenn man - abgeleitet aus einem Gebietsentwicklungsplan - zu dem Schluss käme, dass die ausgewählten Maßnahmen im Einklang mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen stehen, bleibt weiterhin die Frage zu klären, ob es bei der auf den dafür vorgesehenen Flächen nicht bereits um zwingend umzusetzende Verpflichtungen aus der Vogelschutzrichtlinie handelt. Denn es ist nicht zulässig, dass Eingriffe in EU-Vogelschutzgebiete dadurch kompensiert werden, dass in demselben Schutzgebiet gesetzliche Verpflichtungen zum Schutz des Gebietes umgesetzt werden. In dem neuen BP Nr. 89 sind diese Fragen in keiner Weise berücksichtigt worden, weil die Stadt Esens erkennbar auf die alte Planung zu-	Der Ansatz ist theoretisch, weil es keinen „Gebietsentwicklungsplan“ (gemeint ist wohl ein Managementplan) für das EU-Vogelschutzgebiet V 63 gibt. Die zur Wahrung der Kohärenz festgelegten Maßnahmen im Bereich der Margenser Grube befinden sich außerhalb der Kulisse des EU-Vogelschutzgebietes; es handelt sich daher von vornherein nicht um die vom Einwender thematisierten „Sowieso-Maßnahmen“, die der Erhaltung und/oder Verbesserung der sich innerhalb der Abgrenzung des Gebietes befindenden Flächen dienen.

	rückgegriffen hat, in der die Fragen des europäischen Vogelschutzes noch völlig ausgeblendet waren.	Mit den Kompensationsmaßnahmen im Oldendorfer Hammer werden Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsfolgenregelung (§ 15 Abs. 2 BNatSchG) erfüllt. Die Ermittlung der Fläche und die Festlegung der notwendigen Maßnahmen, die bereits 2011 umgesetzt wurden, werden im landschaftspflegerischen Begleitplan genau dargestellt.
9.85	Außerdem ist zweifelhaft, ob der Kompensationsbedarf für die Vogelarten überhaupt zutreffend ermittelt worden ist; denn die Stadt Esens hat eingeräumt, dass sie vor der Wahl und Abgrenzung der Kompensationsflächen im Teilgebiet II keine artenschutzrechtlichen Prüfungen vorgenommen hatte und die neue im Rahmen des BP Nr. 89 erstellte artenschutzrechtlichen Prüfungen fehlerhaft sind und nicht den tatsächlichen Vogelbestandsdaten entsprechen - wie Roßkamp (2015), Bohnet (2008/09) und Schreiber (2006) sie ermittelt haben und wie sie z.B. auch im Grünordnungsplan von 2004 dokumentiert sind.	Die Kompensationsmaßnahmen im Oldendorfer Hammer sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund der Eingriffsregelung. Die Ermittlung der Fläche und die Festlegung der notwendigen Maßnahmen, die bereits 2011 umgesetzt wurden, wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan genau dargestellt.
9.86	Hinzu kommt, dass alle damaligen Überlegungen von einem Aufwertungspotenzial der Flächen ausgehen, ohne dass geprüft worden ist, ob die Flächen nicht bereits längst vollständig oder wenigstens teilweise von den Zielarten besiedelt waren. Wenn die Zielflächen aber bereits zur Hälfte besiedelt waren, dann ist logischerweise eine volle Aufwertung in dem erwarteten Umfang nicht mehr möglich und die Kompensationsfläche müsste deshalb vergrößert werden. Da die Kompensationsflächen in den Jahren 2006/ 07 bereits wegen ihrer ornithologischen Eignung in das V 63 aufgenommen worden sind, kann mit Bestimmtheit davon ausgegangen werden, dass ein Teil der Zielarten bereits vor dem Straßenbau auf den Kompensationsflächen vorkam und daher der in den Vorgänger-Bebauungsplänen sowie in dem neuen BP Nr. 89 kalkulierte Auf-	Zur Ermittlung der möglichen Aufwertungspotentiale wurde von Roßkamp eine Vogelkartierung 2003 durchgeführt. Darüber hinaus sei auf die Aussagen von Pfützke, 2012, hingewiesen, der die Bedeutung der gestalteten Kompensationsfläche für die Wiesenbrutvögel betont.

	wertungsbedarf nicht in vollem Umfang realisiert wird.	
9.87	i.) Im Rahmen der FFH-Prüfung hat die Stadt Esens auch erstmals die Notwendigkeit der Einbeziehung von **Kohärenzflächen** erkannt. Über deren Funktion trägt sie vor: "*Diese Kohärenzmaßnahme muss demnach die Entwertungen des Vogelschutzgebietes V 63 durch Beseitigung von offenen Grünlandflächen und Röhrichtgräben im Bereich der Straßentrasse, Verlust offener störungsfreien Bereich mit freien Sichtverhältnisse sowie Störungen der Brut- und Rastbereiche insbesondere vom Kiebitz als Brutvogel und Großem Brachvogel als Rastvogel wieder ausgleichen. Die höchsten Entwertungsraten liegen bezüglich der Rastvögel bei 75 % Habitatentwertung, bei den Brutvögeln bei 25 %.“* Im Hinblick auf die Auswahl hat sie folgende Überlegungen angestellt: "*Bei der Identifizierung der Suchbereiche für externe Kohärenzmaßnahmen für das V 63 wurde von folgenden Gedanken ausgegangen:* • *Die Flächen sollen direkt angrenzend an das Vogelschutzgebiet liegen, um so im Gesamtzusammenhang des V 63 zu planende und zu verwaltende Flächen zu bilden ....* • *Die Flächen sollen in der Marsch oder in angrenzenden moorigen Bereichen liegen, um so vergleichbare naturräumliche Gegebenheiten als Voraussetzung für die Vogelbestände sicherstellen zu können.* • *Die Flächen sollen möglichst im Gebiet der Stadt Esens, zumindest aber im Bereich der Samtgemeinde Esens liegen.* • *Die Flächen sollen eine gewisse avifaunistische Bedeutung besitzen.* *Hierbei kristallisierten sich 4 Bereiche als Suchräume für mögliche Kohärenzmaßnahmen heraus*."	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

9.88	Ohne fachliche Begründung hat die Stadt Esens sich sodann für die Margenser Grube entschieden. Ihre Erklärung für diese aus naturschutzfachlicher Sicht unglücklichste Wahl klingt lapidar und wenig überzeugend: *"Aufgrund der hohen Naturschutzpotentiale im Bereich der Margenser Grube" (die nicht genannt werden), "der geringen Störpotentiale" (*nicht belegt)" *sowie der günstigen Anbindung an das vorhandene Vogelschutzgebiet"* (die anderen Suchräume liegen viel zentraler im Vogelschutzgebiet) *"hat die Stadt Esens sich um die Bereitstellung von Flächen in diesem Suchbereich bemüht."* Alle fachlichen Argumente sprechen jedoch eindeutig gegen diese Wahl: Diese Fläche liegt *von* allen zur Auswahl stehenden Flächen am weitesten von der Umgehungsstraße entfernt; sie liegt außerdem am südöstlichsten Rand des V 63 und *"in den Umweltkarten Niedersachsen liegt derzeit keine Bewertung der Bedeutung vor".* D. h. dass ihre avifaunistische Wertigkeit zum Zeitpunkt der Auswahl überhaupt nicht bestimmt werden konnte und somit auch nicht erkennbar ist, ob sie *"vergleichbare naturräumliche Gegebenheiten als Voraussetzung für die Vogelbestände sicherstellen können".* Außerdem gehören die Flächen schon nicht mehr zur Stadt Esens und haben keine räumliche Beziehung zu der Umgehungsstraße Bensersiel.	Die Samtgemeinde und die Stadt Esens halten die Kohärenzfläche für besonders geeignet; Die Argumentation, die der Einwender vorbringt, ist nicht nachzuvollziehen. Hierbei spielen vor allem folgende Aspekte eine Rolle • hohe Naturschutzbedeutung der Grünlandflächen an der Margenser Grube • sehr geringe Störungen von Straßen oder Siedlungen • Grünlandflächen auf Marschböden. Die Nachbargemeinde Neuharlingersiel hat keine Einwendungen gegen die Kohärenzfläche an der Margenser Grube.
9.89	Nach fachlichen Gesichtspunkten hätte sich stattdessen eine Fläche in unmittelbarer Nähe der Umgehungsstraße östlich von Bensersiel als Kohärenzfläche geradezu aufgedrängt. Es handelt sich um eine Fläche am östlichen Ortsrand von Bensersiel unmittelbar hinter dem Deich, die nach der europäischen und deutschen Rechtsprechung wegen ihrer IBA-Zugehörigkeit, ihrer im Sinne des europäischen Kohärenzgedankens herausragenden Bedeutung als unmittelbares *"Biotopverbundelement"* zwischen den beiden EU-Vogelschutzgebieten (VSG) V01 *"Nds. Wattenmeer"* und V 63 und ihres *"Feuchtgebiets"*-Charakters zweifellos in das EU-Vogel-	Die Fläche unterliegt hohen Störeffekten von der angrenzenden Bebauung und der Zuwegung zum Hafen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich die Stadt Esens bei der Auswahl und Ausgestaltung der für den Kohärenzausgleich vorgesehenen Flächen an den Kriterien orientiert hat, die sich aus dem „Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der 'Habitat-Richtlinie' 92/43/EWG“ der Europäischen Kommission (Januar 2007, S. 17-23) ergeben. Daran gemessen stellen sich die Flächen an der Margenser Grube

	schutzgebiet V 63 einzubeziehen war, aber bisher aus (unzulässigen) wirtschaftlichen Gründen nicht in das V 63 integriert worden ist; denn die Stadt Esens hat dieses derzeit noch als Grünfläche genutzte Areal vor wenigen Jahren zu Baulandzwecken erworben.	als optimale Lösung dar, weil sie direkt an das EU-Vogelschutzgebiet angrenzen und geeignete Bedingungen für die Durchführung der vorgesehenen Kohärenzmaßnahmen bieten (vgl. Leitfaden, S. 21).
9.90	Dieselben Eigenschaften gelten für den in der Abb. 10 der FFH-Prüfung (S. 119) markierten Suchraum "3"; es handelt sich um die für einen Golfplatz vorgesehene Fläche unmittelbar hinter dem Deich. Beide Flächen zusammen würden der für die Kohärenzmaßnahme geforderten Flächengröße entsprechen.	Da die Fläche bauplanungsrechtlich durch einen Bebauungsplan der Gemeinde Neuharlingersiel abgedeckt ist, konnte die Fläche zum jetzigen Zeitpunkt nicht als Kohärenzfläche verwendet werden.
9.91	Die ornithologische Qualität dieser Flächen für die von der Stadt Esens benannten Kohärenzfunktionen steht außer Frage: Es handelt sich um Areale, die ohne Barrieren in die angrenzenden Vogelschutzgebiete V 01 und V 63 übergehen, offene Grünflächen mit feuchtem Wiesengrund und Gräben darstellen und somit die Qualifikation geeigneter, störungsfreier Bereiche mit freien Sichtverhältnissen vollumfänglich erfüllen. Der EuGH hat mehrfach ausdrücklich darauf hingewiesen, dass *"angrenzende gleichwertige Zonen von ornithologischem Interesse, die im IBA {2000) aufgeführt worden sind,"* auf jeden Fall in das Natura-2000-Netz einzubeziehen sind. Hier kommt sogar die einzigartige Besonderheit hinzu, dass diese Flächen gleichzeitig unmittelbar an das *"Nds. Wattenmeer"* (VOl) und an die *"Ostfriesischen Seemarschen"* (V 63) angrenzen und daher mit beiden EU-VSG in einem kontinuierlichen räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen; sie stellen somit besonders geeignete Übergangsflächen im Sinne des 4. und 8. Erwägungsgrundes sowie Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie (V-RL) dar. Außerdem gewährleisten sie mit ihren charakteristischen Merkmalen als integrale Teilflächen eines weiträumigen Rast- und *"Feuchtgebietes"* und als *"Ausweichrefugium"* bei Hochwasser und anderen widrigen Wetterverhältnissen für	siehe zu Punkt 9.90

	die Vögel aus dem Wattenmeer eine besondere flächenmäßige Eignung zur Sicherung der Arterhaltung.	
9.92	Somit stellt sich die Auswahl der Kohärenzflächen insgesamt als nicht sach- und fachgerecht dar. Hinzu kommt, dass auch der Zeitpunkt der Einbeziehung der Kohärenzflächen gegen die Rechtsprechung zum Naturschutzrecht verstößt, da die Kohärenzflächen erst fast 9 Jahre nach dem Baubeginn im April 2009 ausgewählt wurden. Hinzu kommt, dass aufgrund des Fehlens zuverlässiger Vogelbestandsdaten die Eignung dieses Areals als zukünftige Kohärenzmaßnahme völlig unsicher ist. Auf dem Hintergrund, dass der EuGH in mehreren Entscheidungen bestimmt hat, dass anthropogen verursachte Verschlechterungen in einem EU-Schutzgebiet nicht als unabdingbar hingenommen werden, sondern auch zu beseitigen sind, muss auch die Frage geprüft werden, ob die Ausweisung von Kohärenzflächen überhaupt noch die geeignete Korrektur und Ausgleichsmaßnahme darstellt oder ob den Naturschutzbelangen nicht vielmehr erst dadurch genügend entsprochen wird, wenn die Verschlechterungsmaßnahme vollständig beseitigt sind. Denn zum einen sind die straßenbaubedingten Verschlechterungsmaßnahmen in dem faktischen EU-Vogelschutzgebiet nach Auffassung des Gerichtes bewusst und gewollt vorgenommen und die nach den Entscheidungen der Gerichte sich zwingend aufdrängenden unverzüglichen Korrekturmaßnahmen seit vielen Jahren verzögert worden; zum anderen ist eine solche Möglichkeit des Straßenrückbaues technisch zweifellos durchführbar.	Die Aussage des Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Die Auswahl der Kohärenzfläche sowie die hier vorgesehenen Maßnahmen werden nach Einschätzung der fachgutachterlich beratenen Samtgemeinde und Stadt Esens dennoch weiterhin aus den genannten Gründen als sachgerecht und sinnvoll angesehen; die Maßnahmen wurden mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Maßnahmen werden von der Unteren Naturschutzbehörde anerkannt. Aufgrund der Lage der Fläche (Störungsfreiheit, direkte Nachbarschaft zum V 63), der naturräumlichen Zugehörigkeit (Kleiboden) und der vorgesehenen extensiven Grünlandnutzung ist die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme gegeben. Die Kohärenzfläche wird im Rahmen des derzeit laufenden Bauleitplanverfahrens festgelegt. Die Chancen und Risiken des Rückbaus der Straße wurden im Zuge der Prüfung nach § 34 BNatSchG mit berücksichtigt und bei der Gesamtabwägung mitbeachtet.
9.93	k.) Die Stadt Esens vertritt die Auffassung, dass ökologische Gesichtspunkte den **Rückbau der Straße** nicht zulassen und die Unterlassung des Rückbaues daher der Genehmigung des BP Nr. 89 nicht entgegensteht.	Es wurden lediglich die mit einem Rückbau verbundenen Möglichkeiten und Risiken sowie Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet dargestellt und die Ergebnisse in die Abwägung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG mit einbezogen.
9.94	Dem ist entgegenzuhalten, dass der Rückbau der Straße keineswegs mit den Schutzzwecken der Landschaftsschutzgebiete in Kon-	Der Rückbau der Straße bedarf einer Prüfung nach § 34 BNatSchG, die zum heutigen Zeitpunkt noch nicht vorweg-

	flikt geriete, wenn zuvor im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ein exaktes Rückbaukonzept entwickelt würde, durch das gesichert ist, dass die Rückbaumaßnahmen nur in engen Zeitfenstern stattfinden, wenn weder Brut- oder Rastvögel anwesend sind. Ein solches mögliches Zeitfenster geht aus den Ausführungen zum wasserrechtlichen Verfahren, das die Stadt den Unterlagen beigefügt hat, für die Zeit vom 1. Juli bis 30. September hervor - allerdings vorausgesetzt, dass zuvor durch die FFH-Prüfung (artenschutzrechtliche Prüfung) geklärt ist, dass keine wertbestimmenden Vögel beeinträchtigt werden. Roßkamp (2015) hat im Übrigen in seinem Gutachten festgestellt, dass die Vögel einen weiten Abstand zu der Straße einhalten, so dass damit das Maß der Beeinträchtigung im Gegensatz zur früheren Errichtung der Straße geringer ist und folglich vielleicht sogar ein größerer zeitlicher Spielraum für den Rückbau gegeben ist.	genommen werden kann. Es sind jedoch auch durch den Rückbau Beeinträchtigungen der Schutzzwecke des LSG 25 und LSG 25 II zu erwarten. Ob und unter welchen Voraussetzungen die alten Zustände (Status ante Quo) im Oldendorfer Hammer wiederhergestellt werden können, müsste in einer eigenen Planung genauer untersucht werden.
9.95	Die Stadt Esens hat im Rahmen ihrer vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung darzulegen versucht, dass der rechtswidrige Straßenbau aus ökologischer Sicht vertretbar gewesen ist. Daraus folgt logischerweise, dass auch ein Rückbau aus ökologischer Sicht vertretbar ist, insbesondere wenn mehr Rücksicht auf das Integritätsinteresse des Naturschutzes genommen wird, als dies beim Neubau der Straße der Fall war. Denn die Stadt Esens hat selber im Bebauungsplan Nr. 72 vorgetragen, dass sie bei der Errichtung der Straße Nist- und Brutplätze wertbestimmender Vogelarten überwiegend im Frühjahr und Frühsommer (während der Brutzeit) der Jahre 2009 und 2010 vernichtet hat. Wenn ein solcher Eingriff, der zweifellos gegen das Störungsverbot verstoßen hat, sogar im Nachhinein geduldet wird, ist es nur recht und billig, dass auch der Eigentümer der Straße diese Straße wieder entfernen darf, wenn er diese Maßnahme in Übereinstimmung mit dem europäischen Naturschutzrecht und dem BNatSchG vornimmt.	siehe zu Punkt 9.94

9.96	Außerdem käme das Ergebnis des Rückbaues zweifelsfrei dem Vogelschutz zugute, weil dadurch alle erheblichen Beeinträchtigungen, die die Stadt Esens nach den vorliegenden Unterlagen einräumt, für die Zukunft vollständig beseitigt und aufgehoben würden.	siehe zu Punkt 9.94
9.97	Abschließend sei auch noch auf einen Gedanken verwiesen, den die Stadt Esens selber als ökologische Begründung für die Notwendigkeit eines Rückbaus in ihrer FFH-Prüfung angibt: "*Eine stillgelegte Straße zieht jedoch Nutzergruppen an, die sich auch durch bauliche Schranken nur schlecht zurückweisen lassen. So wurde die Entlastungsstraße vor Verkehrsübergabe von Radfahrern, Walkern und Joggern sowie Inline-Fahrern ausgiebig genutzt. Die Anwesenheit von Menschen hat aber bedingt durch den optischen Eindruck und die akustischen Äußerungen auf viele Rastvogelarten eine stärker vertreibende Wirkung als vorbeifahrende Autos.* *Zudem ist damit zu rechnen, dass regelmäßig auch Hunde mitgeführt werden, ohne dass deren Bewegung auf den Flächen des Vogelschutzgebietes V 63 unterbunden wird, was eine erhebliche Beeinträchtigung der Rastvögel auf ausgedehnten Flächen bedeutete."*	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen; die Argumente sprechen gegen eine Schließung der Straße ohne Rückbau, nicht jedoch für den Rückbau an sich.
9.98	Der Hinweis, dass nach der EuGH-Rechtsprechung die finanziellen Kosten des Rückbaus hinter den Interessen des Naturschutzes zurückgestellt werden müssen, ist zutreffend und muss auch hier zur Anwendung kommen. Denn die Stadt Esens hatte 2009 im Rahmen der Revisionszulassung (und des Baustopps) einen konkreten gerichtlichen Hinweis, wie sie ihre Straßenbaumaßnahme rechtskonform hätte fortsetzen können; zusätzlich habe ich mich im Oktober 2009 bereit erklärt, die Straßenflächen zu einem angemessenen Preis an die Stadt Esens zu verkaufen. Der Rat der Stadt Esens hat sich jedoch damals mehrheitlich gegen eine gütliche Einigung mit mir entschieden und sich anschließend nicht nur jahrelang einer	Grundstückseigentümer und Stadt standen insbesondere vor der Verhandlung am Bundesverwaltungsgericht im Jahre 2014 in konkreten Vertragsverhandlungen zum Kauf der Straßenflächen. Mehrere Vertragsentwürfe wurden hierzu von einem Notariat erstellt und den Beteiligten übersandt. Der durchgängig in den Vertragsentwürfen enthaltene Kaufpreis entsprach schon damals einem Vielfachen des Wertes landwirtschaftlich genutzter Flächen und übertraf damit die erforderliche Angemessenheit bei Weitem. Leider wurden die Verhandlungen durch den Grundstückseigentümer kurz vor dem Verhandlungstermin abgebrochen, so

	rechtskonformen Lösung widersetzt, sondern auch - wie das Verwaltungsgericht Oldenburg vor wenigen Wochen festgestellt hat - jahrelang ihr rechtsuntreues Verhalten fortgesetzt. Daher kann sie sich nun nicht auf eine Billigkeitsklausel berufen, sondern muss die Konsequenzen ihres fortgesetzten rechtswidrigen Tuns tragen.	dass eine endgültige Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Esens entbehrlich geworden ist.
	Öffentlichkeit 1 (Stellungnahme zur Ausweisung des LSG 25 II)	18.03.2016
9.99	mit Ihrem Schreiben vom 24.2.2016 haben Sie mir Gelegenheit gewährt, bis zum 4.4.2016 im Rahmen der Beteiligung der Eigentümer zu Ihrem Verordnungsentwurf LSG 25 II eine Stellungnahme abzugeben. Da aus den mitgesandten Unterlagen, die Sie inzwischen auch im Internet zur Verfügung gestellt haben, keine konkreten ornithologischen Bestandsdaten hervorgehen, auf deren Grundlage die Schutzgebietsausweisung beruhen soll, habe ich Sie mit Schreiben vom 27.2.2016 aufgefordert, mir die zugrunde gelegten Bestandsdaten zu übersenden. Das ist nicht geschehen. Stattdessen haben Sie mir nach telefonischer Nachfrage mit Schreiben vom 9.3.2016 mitgeteilt, dass das Schutzgebiet auf der Grundlage von avifaunistischen Daten der Staatlichen Vogelschutzwarte abgegrenzt worden ist. Von dem Leiter der Unteren Naturschutzbehörde habe ich erfahren, dass es sich dabei um das Datenpaket handelt, das das Niedersächsische Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU) im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens zur Neuabgrenzung des EU-Vogelschutzgebietes V63 im Internet zur Verfügung gestellt hatte. Weitere Daten sind nach Auskunft Ihres Abteilungsleiters und des Leiters der Datenstelle der Nds. Vogelschutzwarte nicht vorhanden. Ihre Mitarbeiterin [redacted] hat mir telefonisch am 15.3.2016 mitgeteilt, dass auch in Ihrer Behörde weitere Daten über die im Internet auf Ihrer Homepage veröffentlichten An-	Die Einwendungen beziehen sich nicht auf das Bauleitplanverfahren, sondern ausschließlich auf die Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets LSG 25 II durch den Landkreis Wittmund. Es liegt daher nur im Aufgabenbereich des Landkreises, die Einwendungen zu behandeln. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden. Unabhängig davon gehen die Samtgemeinde und die Stadt Esens davon aus, dass der Landkreis mit der Unterschutzstellung des LSG 25 II die rechtlichen Konsequenzen aus den Feststellungen des OVG Lüneburg gezogen und mit der Unterschutzstellung den Regimewechsel vom „faktischen“ zum „Europäischen Vogelschutzgebiet“ vollzogen hat.

	gaben hinaus nicht ausgelegt worden sind. Auch in Ihrem Schreiben vom 18.3.2016 werden die erbetenen Bestandsdaten nicht erwähnt, so dass die ornithologische Begründung für den derzeitigen Entwurf der Schutzgebietsausweisung mir auch jetzt noch nicht zur Verfügung steht. Folgende Mängel des Neuabgrenzungsverfahrens möchte ich hervorheben mit dem Ziel, dass der vorliegende Entwurf unverzüglich zurückgenommen wird. 1. Der Untersuchungsbereich ist fehlerhaft ausgewählt worden. Zwar hat der NLWKN in seiner Begründung zur Neuabgrenzung, im sog. Vermerk A, angegeben, dass er den gesamten Bereich - westlich, südlich und östlich - um Bensersiel in das Verfahren einbezogen hat. Tatsächlich sind aber besonders geeignete IBA-Flächen östlich von Bensersiel nicht berücksichtigt worden, obwohl die östlich von Bensersiel gelegenen Flächen für mehrere wertbestimmende Arten, darunter auch den abgrenzungsrelevanten Großen Brachvogel, eine bessere ornithologische Eignung (nationale Bedeutung) besitzen als die Flächen westlich von Bensersiel (lokale Bedeutung). Dies geht auch bereits aus dem Urteil des Nds. OVG vom 10.4.2013 hervor. Nach der Rechtsprechung müssen die Eignungsfaktoren mehrerer Gebiete vergleichend bewertet und alle für die Erhaltung der wertbestimmenden Vogelarten geeignetsten Flächen ausgewählt werden. Auch der Ermessenspielraum der Mitgliedsstaaten gestattet es nicht, Teilgebiete, die zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebieten nach der Vogelschutzrichtlinie zählen, nicht in das besondere Schutzgebiet aufzunehmen. (Europäischer Gerichtshof vom 23.3.2006 Rs.C-209/04). Da es sich bei den angesprochenen Flächen östlich von Bensersiel	Sollten sich die Ausführungen auf die Flächen westlich der Straße „Rotzmense“ und nördlich der Straße „Westbense“ beziehen, ist darauf hinzuweisen, dass diese Fläche, ausweislich der kartografischen Darstellung von Schreiber / Melter (Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen, Vogelkundliche Berichte aus Niedersachsen, Band 32, 2000, S. 55) nicht in die Kulisse des Gebietes „Norden-Esens“ einbezogen wurden. Da die Untersuchung von Schreiber / Melter zu den Grundlagen für die Identifikation der IBA in Niedersachsen herangezogen wurde (Sudfeldt et al., Important Bird Areas [Bedeutende Vogelschutzgebiete] in Deutschland, Ber. Vogelschutz 38 [2002], 17/42), ist davon auszugehen, dass die genannten Flächen von der Kulisse des IBA NI044 „Norden-Esens binnendeichs“ nicht

	zudem um wertvolle Biotopverbundelemente handelt - was durch die artspezifische Lebensweise und Interpolation der Bestandszahlen des Großen Brachvogels auf den angrenzenden Vogelschutzgebieten nachweisbar ist - hätten diese Flächen auch im Hinblick auf den Kohärenzgrundsatz zweifelsfrei einbezogen werden müssen. Ein weiterer Rechtsverstoß gegen die Vogelschutz- und Habitat-Richtlinien ergibt sich daraus, dass diese Flächen aus wirtschaftlichen Gründen nicht in das EU-Vogelschutzgebiet einbezogen werden. Es ist bekannt, dass die Stadt Esens sich bereits 2012 erhebliche Teilflächen notariell gesichert hat, um sie demnächst als Baugrundstücke auszuweisen und gewinnbringend zu veräußern. Auch im Hinblick auf den geplanten Golfplatz hat der Senatsvorsitzende bereits in der mündlichen Verhandlung vom 10.4.2013 vor dem Nds. Oberverwaltungsgericht (OVG) darauf hingewiesen, dass diese Fläche zum EU-Vogelschutzgebiet gehört. Auf dem Hintergrund, dass sowohl das Nds OVG als auch das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in ihren Urteilen darauf hingewiesen haben, dass die bisherige Abgrenzung des V63 im Bereich Bensersiel rechtswidrig war, weil *"vornehmlich die wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Gesichtspunkte der Stadt Esens eine Rolle gespielt haben",* ist die Nicht-Berücksichtigung dieser Flächen bei der Schutzgebietsabgrenzung nicht nur als erheblicher, sondern möglicherweise sogar als vorsätzlicher Rechtsverstoß anzusehen. Die knappe Argumentation des NLWKN im Vermerk A für die Nicht-Einbeziehung der zukünftigen Baulandfläche der Stadt Esens vermag nicht zu überzeugen, weil sie im Hinblick auf ihre ornithologische Bewertung der Erweiterungsflächen westlich von Bensersiel widersprüchlich (Barrierewirkung der Landesstraße 5, Abstände zur Ortsbebauung), und fachlich unkorrekt ist (Verwechslung von Populationsgröße und Populationsdichte; Wirkung landwirtschaftlicher	umfasst sind. Unabhängig davon ist nicht ersichtlich, dass die vorbezeichneten Flächen durch den Bau und Betrieb der Ortsentlastungsstraße beeinträchtigt würden. Da die Trasse der kommunalen Entlastungsstraße im Bereich der besagten Flächen teilweise nach Süden verschwenkt, kommt es hier zu einer Entlastung, da der Abstand zwischen der Straße und den vom Einwender genannten Flächen im westlichen Teil vergrößert wird; im östlichen Teil, vor der Abzweigung der „Rotzmense", verbleibt die alte Trasse unverändert.

	Gehöfte auf die Vögel).	
9.100	2. Die topografischen und ornithologischen Bedingungen der für die Ausweisung vorgesehenen Erweiterungsflächen westlich und südlich von Bensersiel sind völlig sachwidrig dargestellt worden; denn seit dem Straßenbau haben sich die Voraussetzungen für die ornithologische Eignung grundlegend geändert. Angesichts der Tatsache, dass die Neuabgrenzung des V63 im Bereich Bensersiel nach amtlichen Stellungnahmen der Stadt Esens in den Gerichtsverfahren und mehreren Presseerklärungen des Landkreises Wittmund (durch den Landrat Köring), der Stadt Esens (durch Stadtdirektor und Bürgermeister) sowie des Nds. MU (durch die Pressesprecherin) dazu beitragen soll, die rechtswidrig gebaute *"Entlastungsstraße Bensersief“* vor dem Rückbau zu bewahren, ist es unglaublich, dass der Trassenverlauf dieser Straße nicht einmal in der dem Schutzgebietsverordnungsentwurf beigefügten Karte eingetragen und im Text in keiner Weise erwähnt wird. Paradoxerweise sind jedoch sämtliche Wege und Hofzufahrten in der Karte berücksichtigt; lediglich die seit 2011 unter öffentlichem Verkehr stehende illegale Straße wird vollständig verheimlicht. Dieser Umstand ist vor allem auch deshalb bedeutsam, weil gerade die Existenz der Straße sowohl die allgemeinen Erhaltungsziele als auch die speziellen Erhaltungsziele in erheblicher Weise beeinträchtigt. Sachwidrig betont der Verordnungsentwurf eine nicht mehr existierende *"Weiträumigkeit" der "unzerschnittenen offenen Landschaft mit freien Sichtverhältnissen ohne störende vertikale Strukturen, die Entwicklung störungsfreier ausreichend großer Brut-, Rast- und Nahrungsräume der wertbestimmenden Arten ... im Übergangsbereich zwischen der Ortschaft Bensersiel und den ... küstenbegleitenden Marschenräumen."* Auf dem Hintergrund, dass es sich bei den speziellen Erhaltungszielen überwiegend um Offenlandvogelarten mit großer Effektdistanz (bis 500 m) handelt, bietet der schmale,	Die durch die kommunale Entlastungsstraße hervorgerufenen Beeinträchtigungen wurden in den Bauleitplanverfahren zum BP 67, 72, 72 1. Änderung und zum BP 89 sowie den hierzu parallel aufgestellten Flächennutzungsplanänderungen dargestellt, entsprechend bewertet sowie notwendige Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen ausgearbeitet. Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes V 63 und des Landschaftsschutzgebietes 25 II ist nicht Aufgabe der Stadt Esens und der Samtgemeinde Esens. Die Kommunen sind vielmehr an die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden.

	nach dem Straßenbau noch verbliebene, durchschnittlich 200 m breite Streifen keine geeigneten Habitatvoraussetzungen mehr. Ähnliche Beeinträchtigungen liegen auch auf den beabsichtigten Schutzflächen für die Röhrichtbrüter südlich von Bensersiel vor. Wegen der umfangreichen Grabenverlegungen, bei denen 1.400 m sukzessionsreife Gräben zugeschüttet wurden und der Grundwasserspiegel erheblich abgesenkt wurde, haben diese Flächen ebenfalls ihre Eignung verloren und die Schilfrohrsänger und Blaukehlchen haben sich in das sich südlich und östlich angrenzende, bereits ausgewiesene V63 (in den Grenzen von 2007) zurückgezogen, wie die Bestandskarten des NLWKN belegen. In einem Gespräch mit einem Mitarbeiter des Landkreises Wittmund am 7.10.2014 habe ich zudem erfahren, dass damals auch Ihre Behörde der Ausweisung dieser Flächen wegen Verstoßes gegen § 30 Abs. 5 BNatSchG sehr kritisch gegenüberstand, so dass es erstaunlich ist, warum diese Argumentation heute nicht mehr gelten soll. Angesichts der sehr guten Populationsentwicklung des Schilfrohrsängers und des Blaukehlchens im Gesamtgebiet des V63 in den vergangenen Jahren (Verdoppelung bis Verdreifachung der Bestände), die von dem NLWKN im Vermerk A beschrieben ist, ist auch nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet diese beiden Vogelarten bei der Schutzgebietsausweisung für Bensersiel als abgrenzungsrelevant anderen wertbestimmenden Vogelarten, die sehr viel gefährdeter sind, vorgezogen werden. Im Übrigen sind die erheblichen straßenbaubedingten Beeinträchtigungen auf die Habitate der im Planungsraum der Straße lebenden Brut- und Gast-Vogelarten schon vom Landkreis Wittmund selber im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne für die Entlastungsstraße Bensersiel erkannt worden (vgl. Grünordnungs- und Bebauungspläne), so dass nicht nachzuvollziehen ist, dass diesel-	

	be Behörde bei der Bewertung derselben Flächen nun zu einer derart entgegengesetzten fachlichen Auffassung kommt. Auch das Nds. OVG hat in seinem Urteil vom 10.4.2013 für die jetzt zur Schutzgebietsausweisung vorgesehenen Erweiterungsflächen festgestellt: *"Das Vorhaben beeinträchtigt den Lebensraum der geschützten Populationen im Sinne dieser Vorschrift erheblich. Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt nämlich nicht erst vor, wenn die Verwirklichung der Erhaltungsziele der VRL (Art. 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 VRL) im Gebiet unmöglich oder unwahrscheinlich werden würden. Der Europäische Gerichtshof hat vielmehr eine Verletzung schon bei einer Gebietsverkleinerung zugunsten einer Straße angenommen, ohne dabei explizit zu prüfen, ob das Vorhaben geeignet wäre, die Erhaltungsziele im gesamten Vogelschutzgebiet zu vereiteln oder Kernbestandteile des Gebiets unwiederbringlich zu zerstören (Schlacke, a. a. 0 ., § 32 Rdn. 39). Hier ist der baubedingte Verlust eines immerhin etwa 47 ha großen Brut- und Nahrungsreviers für die wertbestimmenden Arten des Blaukehlchens, des Schilfrohrsängers (Anhang I der VRL) und des Großen Brachvogels (Anhang II des VRL) zu verzeichnen. Dieser Verlust kann nicht als so geringfügig eingeschätzt werden, dass er im Rahmen von Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL außer Betracht bleiben könnte."* (Nds.OVG 1 KN 33/10, Rn.85)	
9.101	Aus mehreren Veröffentlichungen des Nds. MU sowie der Stadt Esens geht die Erwartung hervor, dass die rechtswidrig gebaute Straße durch die Erweiterung des Vogelschutzgebietes um 25 Hektar ausgeglichen werden könne. Das ist jedoch nicht der Fall, weil nach der Rechtsprechung die Kompensationsfähigkeit funktionsbezogen sein muss; d. h. es muss sichergestellt sein, dass die ausgewählten Erweiterungsflächen auch zweifelsfrei die Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auf der überbauten Trasse und in ihrem	Die Erweiterung des Vogelschutzgebietes im Bereich des LSG 25 II steht in keinem Zusammenhang mit der im Rahmen der Planung der kommunalen Entlastungsstraße Bensersiel notwendigen Kompensation- und Kohärenzflächen, die an anderer Stelle bereitgestellt werden.

	Umfeld vollständig ausgleichen. Es liegt auf der Hand, dass diese Anforderung mit den vorgesehenen Erweiterungsflächen unmittelbar neben der Straße nicht zu erreichen ist.	
9.102	3. Die in dem Datenpaket des Nds. MU enthaltenen Gutachten beziehen sich fast ausschließlich auf bereits ausgewiesene Flächen des V63, wie aus den Untersuchungskarten sowie aus dem Text im Vermerk A des NLWKN zu entnehmen ist. Das bedeutet, dass die Neuflächen - also sowohl die Erweiterungsflächen westlich und südlich von Bensersiel als auch die nicht-berücksichtigten IBA-Flächen östlich von Bensersiel - nicht in die Bewertung einbezogen worden sind. Soweit die Bestandsdaten, die Sie der Schutzgebietsverordnung zugrunde legen, sich nicht auf die für die Neuabgrenzung relevanten Flächen beziehen, können sie rein logisch für dieses Verfahren gar nicht maßgeblich sein. Da die Rechtsprechung ausschließlich ornithologische Kriterien für die Schutzgebietsausweisung und -abgrenzung verlangt, ist es offensichtlich, dass der von Ihnen veröffentlichte Entwurf nicht europarechts- bzw. richtlinienkonform ist. Hinzu kommt, dass sämtliche zugrunde gelegten Bestandsdaten veraltet und seit dem Straßenbau ungültig geworden sind. Das Nds. MU hat selber in einem Schreiben an mich vom 27.2.2015 mitgeteilt, dass es im Hinblick auf die topografischen Bedingungen und die Vogelbestandsdaten von einem *"fiktiv wiederhergestellten Zustand* vor dem Straßenbau" ausgeht. Im Hinblick auf den im europäischen Naturschutzrecht fundamental bedeutsamen und an der Zielsetzung des Natura-2000-Netzes orientierten Vorsorgegrundsatz ist ein solches Vorgehen jedoch rechtswidrig. Erst am 16.1.2016 hat der Europäische Gerichtshof in einer Vorabentscheidung (Rs.C-399/14) erneut ausdrücklich hervorgehoben, dass dieses gemeinschaftsrechtliche Prinzip bei nach-	Die Einwendungen beziehen sich nicht auf das Bauleitplanverfahren, sondern ausschließlich auf die Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets LSG 25 II durch den Landkreis Wittmund. Es liegt daher nur im Aufgabenbereich des Landkreises, die Einwendungen zu behandeln. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden.

	träglich vorgenommenen Umweltprüfungen maßgeblich zu beachten ist. Danach sind zweifelsohne alle *"vorliegenden Umstände und alle danach durch die ... Ausführung dieses* (Straßenbau-) *Plans eingetretenen ... Auswirkungen auf das Gebiet zu berücksichtigen".* Eine Ausweisung von Schutzflächen, bei denen schon zum Zeitpunkt der Ausweisung feststeht, dass diese Flächen ihre zukünftige Schutzfunktion nicht (mehr) erfüllen können, widerspricht nicht nur der o. g. Rechtsprechung, sondern auch Sinn und Zweck des europäischen Naturschutzgedankens. 4. Unter diesen Umständen ist es nicht nachvollziehbar, dass als Erweiterungsflächen des V63 ausgerechnet solche Flächen ausgewählt wurden, die unmittelbar entlang der rechtswidrigen Straße liegen und durch den Straßenbau bereits erheblich und nachhaltig beeinträchtigt sind. Eine Erklärung bietet sich lediglich dadurch an, dass die Neuabgrenzung, die erst durch die Schutzgebietsausweisung rechtlich wirksam wird, nach Darstellung des Prozessbevollmächtigten der Stadt Esens die Funktion haben soll, die rechtswidrige Straße in das V63 zu verlagern, um dadurch unter Ausnutzung einer Ausnahmeklausel des § 121 VwGO die rechtskräftigen Urteile des Nds. OVG vom 10.4.13 und des BVerwG vom 27.3.14 unterlaufen und die neuen bereits am 4.11.13 aufgestellten Bebauungspläne der Stadt Esens zur "Schein-Legalisierung" der Straße anwenden zu können. Diese Vorgehensweise zur "Rettung" der Straße ist jedoch nur möglich, wenn es gelingt, die Flächen zwischen Straße und Ortsbebauung - trotz der offenkundigen Unvereinbarkeit mit der ornithologischen Faktenlage und den unionsrechtlichen Vorgaben - als Schutzgebiete des V63 auszuweisen. Somit gehorcht auch diese Neuabgrenzung des V63 im Rahmen	

	der Landschaftsschutzgebietsausweisung L25 II nicht ornithologischen Kriterien, sondern sachfremden, politischen und/oder wirtschaftlichen Vorgaben, wie sie von den Autoren des Vermerks A unter Hinweis auf *"die vorgegebenen Rahmenbedingungen"* bereits eingeräumt worden sind. 5. Die zusätzliche Ausweisung weiterer Flächen nördlich der Erweiterungsflächen des V63 als "Landschaftsschutzgebiet" ist ebenfalls angesichts der dort bereits erfolgten Kumulation touristischer Großprojekte nicht nachzuvollziehen. Entlang der gesamten Nordgrenze dieser Fläche schließt sich ein Großraum-Parkplatz der Stadt Esens mit 1.000 Einstellplätzen an, auf der während der gesamten Saison ständig An- und Abfahrten der Besucher des angrenzenden Strandbetriebs, des großräumigen Fünf-Sterne-Comfort-Campingplatzes, des öffentlichen Freibades und des sog. Strandportals mit verschiedentlichen Großveranstaltungen (z. B. Osterfeuer) erfolgen. Im Westen wird diese Fläche von der illegalen Straße durchschnitten, die ab 2017 als Landesstraße umgewidmet werden soll.	
9.103	An der unmittelbaren Ostgrenze wird von einem privaten Investor eine Fläche von 12.000 qm, die der Familie [redacted] der Stadt Esens gehört, mit 74 Ferienhauswohnungen überplant; die Stadt Esens betreibt derzeit die Aufstellung dieses *"Bebauungsplans Nr.19 im beschleunigten Verfahren."*	Siehe zu Punkt 9.1
9.104	Die Ausweisung gerade dieser von einer Vielzahl touristischer Projekte "eingekesselten" Fläche ist zudem deshalb unsachgerecht weil der NLWKN in seiner Begründung zur Neuabgrenzung des V63 im Bereich Bensersiel ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass für diesen Bereich *"keine Eignung als Bruthabitat wertbestimmen-*	Siehe zu Punkt 9.99

	der Vogelarten" und auch *"keine nachgewiesene Nutzung als Gastvogellebensraum"* festgestellt wurde. Diese Fläche ist sogar niemals als IBA-Fläche ausgewiesen gewesen – im Gegensatz zu der zukünftigen Baulandfläche der Stadt Esens nordöstlich von Bensersiel. Beide Flächen liegen im Übergangsgebiet zwischen Ortsbebauung und Vogelschutzgebiet Die nordöstlich von Bensersiel gelegene Fläche wird zudem deutlich weniger vom Tourismus beeinträchtigt, so dass sie daher aus fachlichen Gründen viel eher geeignet wäre, als LSG ausgewiesen zu werden, als die Flächen des Klägers nordwestlich von Bensersiel. Auf dem Hintergrund des Umstandes, dass bisher an keinem Ort im gesamten EU-VSG V63 zwischen Norden und Esens - weder im Landkreis Wittmund, noch im Landkreis Aurich - eine derartige als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Übergangszone von dem Vogelschutzgebiet zur Ortsbebauung eingerichtet worden ist, da die Vogelschutz- und FFH-Richtlinien i. V. m. dem BNatSchG genügend Eingriffsmöglichkeiten haben, um Beeinträchtigungen von Vogelschutzgebieten fernzuhalten, spricht einiges dafür, dass mit diesem Novum sachfremde Ziele verfolgt werden. Ein Teil der Esenser und Bensersieler Bürger nimmt an, dass mit dieser Unterschutzstellung der in den bisherigen Normenkontrollverfahren zur Entlastungsstraße erfolgreiche Kläger für seinen beschrittenen Rechtsweg "geknebelt und abgestraft" werden soll. Um derjenigen Rechtspersönlichkeit, die die Urteile des Nds. OVG in dieser Sache vom 25.2.2015 und des BVerwG vom 27.3.2014 in rechtlich zulässiger Weise erreicht hat, bewusst und gewollt zu schaden, soll nun versucht werden, Flächen, die bisher ordnungsgemäß bewirtschaftet sind, unter eine staatliche Kontrolle zu stellen, obwohl hierfür eine rechtsstaatlich erkennbare Rechtsgrundlage nicht vorhanden ist. Damit erscheint die Ausweisung dieser Flächen willkürlich. Nach Art. 20 Abs.3 GG ist die Verwaltung, und damit auch der Verord-	

	nungsgeber, an Recht und Gesetz gebunden. Ein willkürlicher Verstoß bei der Ausweisung von Flächen als Landschaftsschutzgebiet ist rechtlich nicht zulässig und verstößt gegen Art. 3 GG. Die Rechtsprechung des BVerwG schreibt vor, dass eine Stellungnahme im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens nur in dem Umfang zu erfolgen hat, wie die Behörde Unterlagen ausgelegt hat. Da Sie - wie meine mehrfache Nachfrage ergeben hat - keine konkreten Bestandsdaten ausgelegt haben, sondern sich lediglich pauschal auf Daten der Staatlichen Vogelschutzwarte beziehen, die den Beteiligten und betroffenen Eigentümern derzeit nicht zur Verfügung stehen, kann ich leider keine differenzierteren Ausführungen machen. Ich gehe jedoch davon aus, dass Ihnen meine im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens an das Nds. MU übersandten Schreiben vom 30.8.2014, 26.9.2014 und 2.10.2014 nebst Anlagen in der Akte vorliegen. **Insofern nehme ich an dieser Stelle ausdrücklich auf alle meine früheren Stellungnahmen gegenüber dem Nds. MU Bezug.** Sollten sich meine Schreiben nicht in der Akte befinden, die Ihnen vom Nds. MU weitergeleitet wurde, und Sie die Übermittlung von Kopien wünschen, so teilen Sie mir das bitte umgehend mit.		
	Öffentlichkeit 1 (Stellungnahme zur Ausweisung des LSG 25, 2. Entwurf)		25.07.2016
9.105	Der veröffentlichte Entwurf zur Neuausweisung des Landschaftsschutzgebietes 25 II WTM sowohl in der ersten als auch in der aktuellen zweiten Version verstößt gegen höherrangiges Recht und ist damit rechtswidrig. Er kann und darf nicht wirksam werden. Die Schutzgebietsausweisung eines EU-Vogelschutzgebietes dient dem Vogelschutz und muss folglich den gesetzlichen Voraussetzungen nach europäischem und bundesdeutschem Recht entsprechen. Insbesondere darf sie nicht deren Vorgaben bewusst und gewollt verletzen. Der derzeit veröffentlichte Entwurf dient nur vorgetäuscht dem Vo-	Die Einwendungen beziehen sich nicht auf das Bauleitplanverfahren, sondern ausschließlich auf die Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets LSG 25 II durch den Landkreis Wittmund. Es liegt daher nur im Aufgabenbereich des Landkreises, die Einwendungen zu behandeln. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden. Unabhängig davon gehen die Samtgemeinde und die Stadt	

	gelschutz. In Wirklichkeit soll er dazu dienen, bundesdeutsches Recht, insbesondere die rechtskräftigen Urteile des BVerwG 4 CN 3.13 vom 27.3.2014 und des Nds. OVG 1 KN 33/10 vom 10.4.2013 sowie den Beschluss des BVerwG 4 BN 37.13 vom 13.1.2014 auszuhebeln, um den Rückbau der von den Gerichten als rechtswidrig geplanten und rechtswidrig gebauten Umgehungsstraße Bensersiel zu verhindern.	Esens davon aus, dass der Landkreis mit der Unterschutzstellung des LSG 25 II die rechtlichen Konsequenzen aus den Feststellungen des OVG Lüneburg gezogen und mit der Unterschutzstellung den Regimewechsel vom „faktischen“ zum „Europäischen Vogelschutzgebiet“ vollzogen hat.
9.106	**I. Naturschutzfachliche Mängel und naturschutzrechtliche Verstöße hinsichtlich der Neuabgrenzung des EU-Vogelschutzgebietes V63** Die Anforderungen, denen eine ordnungsgemäße Auswahl und Abgrenzung der Vogelschutzgebiete zu genügen hat, haben der EuGH und ihm folgend das BVerwG in vielen Entscheidungen festgelegt. Gegen diese hat die Niedersächsische Landesregierung (auf Vorschlag des Nds. Umweltministeriums-MU) bei der Neuabgrenzung des EU-Vogelschutzgebietes V63 im Bereich Bensersiel und der Landkreis Wittmund bei der Umsetzung als Landschaftsschutzgebietsverordnung verstoßen. 1. Nach der Rechtsprechung müssen Schutzflächen eines EU-Vogelschutzgebietes bzw. deren Erweiterungsflachen **ausschließlich anhand ornithologischer Kriterien** ausgewählt werden; d.h. es müssen die "**besten verfügbaren, aktuellsten und mit wissenschaftlichen Methoden ermittelten Daten**" zugrunde gelegt werden. Als Erweiterungsflächen sind jedoch ausschließlich solche Flächen entlang der rechtswidrigen Umgehungsstraße ausgewählt worden, für die nach dem schriftlichen Vortrag des Nds. MU (Vermerk A des NLWKN sowie Lage- und Bestandskarten) **keine aktuellen Bestandsdaten zugrunde gelegt** worden sind.	Die Abgrenzung des gemeldeten Vogelschutzgebietes liegt im Aufgabenbereich des Landes. Die vorgebrachten Einwendungen beziehen sich nicht auf die Bauleitplanungen der Samtgemeinde Esens und der Stadt Esens.

	• Aus den im öffentlichen Anhörungsverfahren von der Vogelschutzwarte vorgelegten Bestandskarten und fachgutachtlichen Stellungnahmen geht sogar hervor, dass eine fachliche (ornithologische) Bewertung dieser Flachen schon deshalb nicht erfolgt sein kann, weil aus den beigefügten Gutachten hervorgeht, dass die Sachverständigen nach dem ausdrücklichen Untersuchungsauftrag der Staatlichen Vogelschutzwarte diese zur Erweiterung des V63 vorgesehenen Flächen gerade nicht in die Vogelbestandsmessung und ornithologische Bewertung einbezogen hatten. (vgl. Anlagen im Ordner des Nds. MU: "Datengrundlagen und Quellen"; hier Bohnet 2008/09, "Gastvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V63", S.6 Karte 1 Untersuchungsgebiet sowie Pfützke 2012, "Bruterfassung im EU-Vogelschutzgebiet V63", Abb.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes). • Stattdessen begründet das Nds. Umweltministerium (Vermerk A des NLWKN, S.10f. und Abb.1) die Auswahl der Schutzflächen für den Großen Brachvogel (vgl. Anlage 14 des Nds. MU im öffentlichen Anhörungsverfahren) mit einer einzigen Bestandsmessung des Großen Brachvogels vom 22.3.1999 aus Roßkamp 1999. Dieser Bestand wurde exakt an der Stelle erhoben, wo im Jahre 2009 der rechtswidrige Straßenbau erfolgte, und es somit offenkundig ist, dass der damals gesichtete Trupp des Großen Brachvogels heute auf und neben der neuen Asphaltstraße nicht mehr rasten kann. (vgl. Anlage 07 aus dem Anhörungsverfahren des Nds. MU). Derselbe Gutachter (Roßkamp 2015) stellt daher in seinem aktuellen Gutachten fest: *"Mehrere damalige Rastplätze liegen heute im unmittelbaren Trassenbereich der Ortsumgehung." (S.20)* Das Nds. Umweltministerium bezieht sich somit auf völlig veraltete, ungültig gewordene Daten, die wegen des Verstoßes gegen das	

	fundamentale Vorsorgeprinzip des europäischen Vogelschutzes unbrauchbar und somit unzulässig sind. Die "***besten verfügbaren Daten***" wären aber durchaus diesem aktuellen Fachgutachten zu entnehmen gewesen, das die Stadt Esens selbst im Sommer 2014 in Auftrag gegeben hat und das der Gutachter nach eigenem mündlichen Bekunden in Absprache mit dem Landkreis Wittmund erstellt hat. (Roßkamp, 2015, "Brut- und Rastvogelerfassung Ortsumgehung Bensersiel') **Dieses aktuelle Sachverständigengutachten belegt überzeugend die fehlerhafte Auswahl der zukünftigen Schutzflächen; es wird jedoch in dem aktuellen Verfahren zur Schutzgebietsausweisung vorsätzlich und bewusst vollständig verschwiegen.**	
9.107	2. Eine Abwägung mit wirtschaftlichen oder politischen Belangen, regionalen oder örtlichen Besonderheiten darf nach ständiger Rechtsprechung nicht erfolgen. Dennoch haben die Stadt Esens und der Landrat Köring selber immer wieder in der Öffentlichkeit betont, dass sie mit der Neuabgrenzung den Rückbau der rechtswidrig geplanten und gebauten Straße verhindern wollen. 3. Auch der den Behörden eingeräumte Ermessensspielraum ist ausschließlich auf ornithologische Kriterien beschränkt, insbesondere bei der Bestimmung der Gebiete, die für die Erhaltung der in der Schutzgebietsverordnung ausgewählten Vogelarten am geeignetsten sind. Der EuGH hat zudem mehrfach entschieden, dass der Ermessensbereich <u>bei der Abgrenzung</u> von EU- Schutzgebieten deutlich <u>geringer</u> ist als bei der Auswahl von Schutzgebieten. Wegen des völligen Fehlens valider ornithologischer Daten sowohl für die vorgesehenen Erweiterungsflächen als auch für die nicht einbezogenen IBA-Flächen östlich von Bensersiel (zukünft. Bauland	Siehe zu Punkt 9.106

	+ Golfplatz) kann der Ermessensspielraum nicht fach- und sachgerecht ausgenutzt worden sein.	
9.108	4. Es muss sicher gestellt sein, dass die vorgesehenen Schutzflächen von den wertbestimmenden Vogelarten auch tatsachlich in einem zumindest durchschnittlichen Umfang genutzt werden. Aus den im öffentlichen Anhörungsverfahren von der Vogelschutzwarte vorgelegten Bestandskarten geht zweifelsfrei hervor, dass die neu einbezogenen Erweiterungsflächen westlich und südlich von Bensersiel von den wertbestimmenden und als abgrenzungsrelevant ausgewählten Vogelarten keineswegs in einem durchschnittlichen Umfang genutzt werden - vgl. Anlagen 13 und 8 aus dem Datenpaket des Nds. MU im öffentlichen Beteiligungsverfahren -. Diese Tatsache wird auch in dem jüngsten Fachgutachten der Stadt Esens (Roßkamp 2015) als abschließendes Ergebnis bestätigt. Auf den zukünftigen Schutzflächen des V63 hat der Gutachter überhaupt keine wertbestimmenden Rastvogel, und vor allem auch keine Großen Brachvögel, sowie keine wertbestimmenden Brutvögel in nennenswertem Ausmaß gesichtet. (vgl. Roßkamp, "Brut- und Rastvogelerfassung Ortsumgehung Bensersiel", S.18 Abb.5 und Karte 2b).	Siehe zu Punkt 9.106 Zusätzlich weist die Stadt Esens als Auftraggeber der erwähnten Brut- und Rastvogelerfassung darauf hin, dass auch vor dem Bau der Entlastungsstraße hier nur einmal ein Rastvorkommen des Großen Brachvogels beobachtet wurde. Hinsichtlich der wertbestimmenden Brutvögel sind jeweils ein Blaukehlchen, ein Schilfrohrsänger sowie als nicht wertbestimmende Arten zwei Brutplätze des Wiesenpiepers und ein Brutplatz des Rohrammers beobachtet worden.
9.109	5. **Die Eignungsfaktoren mehrerer in Frage kommender Gebiete** in demselben Lebensraum (z.B. deichnahe Rastflachen westlich und östlich von Bensersiel) müssen **vergleichend bewertet** werden, so dass tatsachlich auch die für den Vogelschutz „*zahlenmäßig und flächenmäßig geeignetsten Gebiete*" zu Vogelschutzgebieten erklärt werden. Deshalb ist es fehlerhaft, dass ehemalige IBA-Flächen östlich von Bensersiel, die nach der europäischen Rechtsprechung derzeit als "faktische Vogelschutzgebiete" anzusehen sind, überhaupt nicht in das Neuabgrenzungsverfahren einbezogen worden sind - und das sogar, obwohl im Vermerk A wahrheitswidrig vorgetragen wird, alle Flächen westlich, südlich und östlich von	Sollten sich die Ausführungen auf die Flächen westlich der Straße „Rotzmense“ und nördlich der Straße „Westbense“ beziehen, ist darauf hinzuweisen, dass diese Fläche, ausweislich der kartografischen Darstellung von Schreiber / Melter (Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen, Vogelkundliche Berichte aus Niedersachsen, Band 32, 2000, S. 55) nicht in die Kulisse des Gebietes „Norden-Esens“ einbezogen wurden. Da die Untersuchung von Schreiber / Melter zu den Grundlagen für die Identifikation der IBA in Niedersachsen herangezogen wurde (Sudfeldt et al., Important Bird Areas [Bedeutende Vogelschutzgebiete]

	Bensersiel würden in die Neuabgrenzung einbezogen. Diese Nicht-Berücksichtigung der Flächen östlich von Bensersiel und somit fehlende vergleichende Bewertung ist vor allem deshalb rechtswidrig, weil nach den amtlichen Daten der Staatlichen Vogelschutzwarte auf den unmittelbar benachbarten Flächen des V01 Nds. Wattenmeer und V63 Ostfries. Seemarsch eine sehr hohe ornithologische Wertigkeit nachgewiesen ist und sämtliche, im Anhörungsverfahren vorgelegten Daten der Vogelschutzwarte auf den Flächen östlich von Bensersiel sogar eine überdurchschnittlich starke Nutzung nachweisen, wie auch schon das Nds.OVG in seinem Urteil vom 10.4.2013 mehrfach festgestellt hatte. Diese Flächen sind in dem Neuabgrenzungsverfahren jedoch überhaupt nicht ornithologisch untersucht und bewertet worden, weil die Stadt Esens bzw. die Samtgemeinde Esens diese Flächen demnächst als Baulandflächen bzw. zur Einrichtung eines Golfplatzes nutzen möchte. Derartige wirtschaftliche Motive bei der Neuabgrenzung sind aber nach der Rechtsprechung ausdrücklich nicht gestattet. (siehe Nr.2).	in Deutschland, Ber. Vogelschutz 38 [2002], 17/42), ist davon auszugehen, dass die genannten Flächen von der Kulisse des IBA NI044 „Norden-Esens binnendeichs“ nicht umfasst sind. Aufgrund der Lage der Fläche zwischen drei Straßenzügen, Siedlungsflächen sowie benachbart zu den Inselparkplätzen ist die vom Einwender vorgebrachte Bewertung der sehr hohen ornithologischen Bedeutung nicht nachzuvollziehen.
9.110	6. Außerdem hat der EuGH erst kürzlich erneut betont, dass die Ausweisung von EU-Schutzflächen auch unter Berücksichtigung natürlicher Grenzen in dem betroffenen Raum erfolgen muss, wobei die Berücksichtigung solcher Grenzen unter einheitlicher Maßgabe gehandhabt werden muss. Es verstößt somit gegen die europäische Rechtsprechung, dass dieselbe (Umgehungs)- Straße in ihrem östlich von Bensersiel gelegenen Teilstück als entscheidende Barriere für die Vogel angesehen und deshalb eine unmittelbar an das Wattenmeer angrenzende Fläche (wegen ihrer zukünftigen Funktion als Bauland der Stadt Esens) aus dem EU-Vogelschutzgebiet (VSG) herausgeschnitten wird, während ein anderes, sich unmittelbar anschließendes Teilstück derselben (Umgehungs-)Straße westlich und südlich	Es wird auf die Zuständigkeit des Landes für die Meldung und Abgrenzung des Vogelschutzgebietes verwiesen, Aspekte der Bauleitplanung werden nicht angesprochen. Als Auftraggeber des Gutachtens von Dr. Tim Roßkamp weist die Stadt jedoch darauf hin, dass im Gutachten zwar auf die Zäsur durch die Straße, vergleichbar mit dem von zwei Deichen eingefassten Bensertief, hingewiesen wird. Sie wird jedoch nicht gleichgesetzt mit einer „natürlichen Grenze“, wie vom EUGH angesprochen. So verläuft eine Vielzahl vergleichbarer zweispuriger Straßen innerhalb des V63.

	von Bensersiel nicht als eine solche "*natürliche Grenze*" für die Vogel angesehen und bei der Neuabgrenzung sogar vollständig ignoriert und "unterschlagen" wurde: Die Darstellung der topografischen Voraussetzungen nach dem Straßenbau ist in diesem Bereich vorsätzlich falsch und sachwidrig dargelegt, die Straße in der Meldung an die EU-Kommission und (im ersten Entwurf) nicht einmal eingezeichnet und die bekannten ökologischen Auswirkungen des Straßenbaues sind sowohl beim ersten Entwurf als auch beim zweiten Entwurf bei der Abwägung vollständig unberücksichtigt geblieben. Auch hierzu hat der Sachverständige **Roßkamp in seinem aktuellen Gutachten** (2015,S.5) festgestellt, dass **das rechtswidrig gebaute Strassenstück** westlich und südlich von Bensersiel eine erhebliche "Zäsur" für den Landschaftscharakter und damit **eine natürliche Grenze darstellt.**	
9.111	7. Der EuGH hat ebenfalls vor wenigen Monaten unter Berufung auf das gemeinschaftsrechtlich bedeutsame Vorsorgeprinzip besonders hervorgehoben, dass bei einer nachträglichen Prüfung - wie im vorliegenden Fall die Überprüfung der Grenzen des EU-VSG V63 im Bereich westlich, südlich und östlich von Bensersiel - **alle zum Zeitpunkt der Aufnahme eines Gebietes in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vorliegenden Umstände und alle zukünftig zu erwartenden Störungen, die sich auf das Gebiet auswirken konnten, berücksichtigt werden müssen.** Daraus folgt, dass der Straßenbau mit seinen Folgewirkungen unbedingt bei der Neuabgrenzung des EU-VSG V63 in Bensersiel zu berücksichtigen ist und Flächen, deren ornithologische Wertigkeit durch die straßenbaulichen Maßnahmen derart verändert sind, dass sie ihrer Bestimmung im Sinne der Vogel- und FFH-Richtlinien nicht mehr gerecht werden und die ihnen zugedachte Schutzfunktion für die allgemeinen und speziellen Erhaltungsziele in Zukunft nicht	Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes liegt in der Zuständigkeit des Landes. Die Einwendungen beziehen sich nicht auf die Bauleitplanung der Samtgemeinde Esens und der Stadt Esens.

	mehr erfüllen können, aus dem Kreis der geeignetsten Gebiete ausscheiden. Dies gilt umso mehr, wenn diese Beeinträchtigungen durch rechtskräftige Urteile festgestellt und bemängelt worden sind.	
9.112	Der Einwender hat in umfangreichen Stellungnahmen sowohl gegenüber dem Niedersächsischen Umweltministerium (MU) als auch im 1. Beteiligungsverfahren des Landkreises Wittmund unter konkreter Auswertung der vom Nds. MU veröffentlichten Bestandskarten und des Vermerks A umfassend dargelegt, dass bei der Neuabgrenzung des V63 im Bereich Bensersiel keine - wie es die Rechtsprechung des BVerwG verlangt - "hinreichende Ermittlung der relevanten Vogelbestände und keine sachgerechte Bewertung der Eignung und Bedeutung des Gebiets für die Belange des Vogelschutzes im Vergleich mit anderen Gebieten in demselben Lebensraum" vorgenommen worden ist. (vgl. die Stellungnahmen des Einwenders gegenüber dem Nds. MU und dem Landkreis Wittmund auf anliegender CD). Auf seine differenzierten und umfassenden Darlegungen hat er bis heute weder vom Nds. MU noch vom Landkreis Wittmund eine sachgerechte, inhaltliche Antwort auf die hinsichtlich der Neuabgrenzung von ihm dargelegten und mit den amtlichen Karten des Nds. MU sowie den Hinweisen im sog. Vermerk A der Vogelschutzwarte begründeten Widersprüche und aufgedeckten Rechtsverstöße erhalten. **Von erheblicher verfahrensrechtlicher Bedeutung ist, dass trotz der erheblichen fachlichen Einwände bis heute eine überarbeitete, gesetzeskonforme und naturschutzfachliche (ornithologische) Begründung für die vorgenommene Auswahlentscheidung der Niedersächsischen Landesregierung immer noch nicht vorliegt.**	Siehe zu Punkt 9.111

9.113	**Im Gegenteil: Das im September 2015 im Auftrag der Stadt Esens erstellte Fachgutachten** "*Brut- und Rastvogelerfassung Ortsumgehung Bensersiel*" des Sachverständigen Dr. Roßkamp vom 08.9.2015, • das auf aktuellen ornithologischen Bestandserhebungen im Umfeld der rechtswidrig errichteten Umgehungsstraße im Untersuchungszeitraum vom 1.9.2014 bis 31.8.2015 beruht, und • das **beweist, dass die Auswahl der vorgesehenen Erweiterungsflächen** entlang der Umgehungsstraße naturschutzfachlich unsinnig ist und in mehrfacher Hinsicht **gegen unionsrechtliche Vorschriften verstößt,** **wird vorsätzlich und bewusst den Beteiligten des Anhörungsverfahrens vorenthalten, um den rechtswidrigen Abgrenzungsentwurf durchzusetzen**.	Bei dem erwähnten Gutachten handelt es sich um: „Brut- und Rastvogelerfassung Ortsumgehung Bensersiel", bearbeitet vom Büro für Biologie Dr. Tim Roßkamp, Huntlosen, 08.09.2015, das von der Stadt Esens in Auftrag gegeben wurde. Diese Ausarbeitung enthält keinerlei Aussagen zur Problematik der Ausweisung weiterer Flächen als Vogelschutzgebiet.
9.114	Die fachliche Bewertung durch den Gutachter Dr. Roßkamp ist keineswegs neu, sondern bereits mehrfach von örtlichen Naturschützern und betroffenen Landwirten aufgrund eigener täglicher Beobachtungen dargelegt worden. Im Übrigen hatte auch bereits das Nds. OVG in seinem Urteil vom 10.4.2013 (1 KN 33/10, Rn.57ff.) hinreichend dargelegt, dass der illegale Straßenbau "*zu einer unzulässigen Beeinträchtigung eines faktischen Vogelschutzgebietes geführt und damit gegen Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie ... über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten - Vogelschutzrichtlinie (VRL) verstoßen hat*, und dass durch die rechtswidrige Planung der Stadt Esens, die vom Landkreis bewusst und gewollt unterstützt worden ist, ein "**baubedingter Verlust eines immerhin etwa 47 ha großen Brut- und Nahrungsreviers für die wertbestimmenden Arten** des Blaukehlchens, des Schilfrohrsängers (Anhang I der VRL) und des Großen Brachvogels (Anhang II des VRL) zu verzeich-	Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes liegt in der Zuständigkeit des Landes Niedersachsen. Die Stadt Esens sowie die Samtgemeinde Esens müssen davon ausgehen, dass dem Land Niedersachsen das hier zitierte Urteil des OVG Lüneburg bekannt ist.

	nen ist." Diese erwähnten 47 ha schließen die vorgesehenen Erweiterungsflächen ein. Außerdem wird in der Urteilsbegründung verschiedentlich auf die durch den Straßenbau verursachten Rechtsverletzungen des europäischen Vogelschutzes - betreffend den Verlust von Brut- und Rastrevieren der wertbestimmenden Vogelarten sowie die erhebliche Beeinträchtigung der allgemeinen Erhaltungsziele - hingewiesen, die schon bei der Planung vorhersehbar waren, wie in dem Grünflächenplan von 2004 und in den Bebauungsplänen Nr.67, Nr. 72 und der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 72 (2004 bis 2011) dokumentiert ist. Deshalb hätten sowohl der Landkreis Wittmund als auch die Stadt Esens die Fehlerhaftigkeit und Rechtswidrigkeit der Flächenauswahl rechtzeitig erkennen und der Landesregierung mitteilen müssen, bevor die Landesregierung diesen fehlerhaften Abgrenzungsmodus beschlossen hat. Außerdem geht aus mehreren von der Stadt Esens im Rahmen der Bauplanung und des Normenkontrollverfahrens herausgegebenen Planen und Karten hervor, dass die Stadt Esens und der Landkreis Wittmund schon vor dem Straßenbau von erheblichen straßenbaubedingten, ökologischen Beeinträchtigungen der Flächen zwischen Straße und Ortsbebauung ausgingen, so dass nicht nachvollziehbar ist, dass sie nunmehr dieselben als "geeignetste Schutzflachen" deklarieren wollen.	
9.115	Im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens zur **Neuabgrenzung des Landes Niedersachsen** wäre es daher die Pflicht der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wittmund gewesen, die obere Naturschutzbehörde im Nds. MU darauf hinzuweisen, dass die beabsichtigten Erweiterungsflächen durch die straßenbaubedingten Beeinträchtigungen der allgemeinen und	Diese Einwendungen, Vermutungen und Unterstellungen beziehen sich nicht auf das Bauleitplanverfahren, sondern ausschließlich auf die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes des Landes Niedersachsen. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die vom Land gemeldeten Vogelschutzgebietsflächen sowie an

	spezifischen Erhaltungsziele als "geeignetste Schutzflächen" des EU-VSG V63 nicht mehr zur Verfügung standen. Aus mehreren Gesprächen mit Mitarbeitern der Unteren Naturschutzbehörde hat der Einwender den Eindruck bekommen, dass ihnen dies auch bekannt war. Mitarbeiter des Landkreises Wittmund selber haben den Einwender im Herbst 2014 darauf hingewiesen, dass die Ausweisung bestimmter Teilflächen des Erweiterungsgebietes sogar wegen Verstoßes gegen § 30 Abs. 5 BNatSchG rechtswidrig sei, ohne dass dieser Gesichtspunkt bei der Landschaftsschutzgebietsausweisung berücksichtigt worden ist. Dem Einwender ist nicht bekannt, ob diese Bedenken der Sachbearbeiter in der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Wittmund an das Nds. MU weitergeleitet worden sind. Die vom Nds. MU im sog. Vermerk A herausgegebene Begründung für die Neuabgrenzung erweist sich als fingierte Täuschung. Es werden mit der Neuabgrenzung weder die von den Gerichten in den Urteilen zu der Umgehungsstraße gerügten Fehler korrigiert, noch stellen die ausgewählten Erweiterungsflächen "die zahlen- und flächenmäßig geeignetste Schutzflächen" dar. (Zur detaillierten Begründung siehe die in den Stellungnahmen des Einwenders vorgetragenen Fakten auf anliegender CD; Anlagen 1 a-c und 2). Damit diese Täuschung nicht aufgedeckt wird, haben sowohl das Nds. MU als auch der Landkreis Wittmund konsequent jegliche Auskünfte dazu verweigert – in der sicheren Gewissheit, dass der Einwender keine rechtliche Handhabe hat, mit Rechtsmitteln gegen den (unionsrechtswidrigen) Neuabgrenzungsbeschluss der Nds. Landesregierung vorzugehen, wie das Nds. MU ihm mit Schreiben vom 29.9.2014 mitgeteilt hat. Das Nds.MU schreibt, dass "*nach ganz h.M. Rechtsschutz gegen die Auswahl und Benennung eines Gebietes unzulässig ist*."	die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden.

9.116	In dem Folgeverfahren - **der Schutzgebietsausweisung durch den Landkreis** - beruft sich der Landrat Köring nunmehr im Schreiben vom 21 .6.2016 darauf, dass ihm eine Prüfung hinsichtlich der ornithologischen Begründung für die Schutzgebietsausweisung nicht obliegt und behauptet sogar im Schreiben vom 21.6.2016 wahrheitswidrig, dass seiner Behörde die (Bestands-) "*Daten nicht oder nur zu einem geringen Teil vorliegen.*" Tatsächlich ist dem Landrat aber sehr wohl bekannt, dass sämtliche Daten von dem Nds. MU im Rahmen des zweiten öffentlichen Beteiligungsverfahrens zur Neuabgrenzung des V63 im Bereich Bensersiel im Internet veröffentlicht und von seiner zuständigen Abteilung (Untere Naturschutzbehörde) pflichtgemäß heruntergeladen worden sind. Sein Hinweis auf eine angeblich unvollständige Datengrundlage in seiner Behörde ist somit nicht zutreffend. Nach schriftlicher Auskunft des Leiters der Datenbank, Herrn Dr. Nipkow, hat die Staatliche Vogelschutzwarte alle ihr bis Juli 2015 bekannten Bestandsdaten aus dem EU-VSG V63 im Bereich Bensersiel in dem öffentlichen Beteiligungsverfahren des Nds. MU im Internet zur Verfügung gestellt. Allerdings räumt Herr Dr. Nipkow auch ein, dass die Flächen, die bisher nicht im gemeldeten EU-VSG lagen und erst im Rahmen der Neuabgrenzung als Erweiterungsflächen in das EU-VSG V63 einbezogen werden, von den gutachtlichen Datenerhebungen nicht erfasst worden sind. Dadurch bestätigt er, dass die neuen Erweiterungsflächen gerade nicht nach ornithologischen Kriterien ausgewählt worden sein können, weil für diese keine Bestandsdaten erhoben worden sind; damit fehlt eine wesentliche Voraussetzung für eine korrekte, unionsrechtskonforme Auswahl der Erweiterungsflächen und Neuabgrenzung des EU-VSG V63.	Die Einwendungen beziehen sich nicht auf das Bauleitplanverfahren, sondern ausschließlich auf die Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets LSG 25 II durch den Landkreis Wittmund. Es liegt daher nur im Aufgabenbereich des Landkreises, die Einwendungen zu behandeln. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden. Unabhängig davon gehen die Samtgemeinde und die Stadt Esens davon aus, dass der Landkreis mit der Unterschutzstellung des LSG 25 II die rechtlichen Konsequenzen aus den Feststellungen des OVG Lüneburg gezogen und mit der Unterschutzstellung den Regimewechsel vom „faktischen“ zum „Europäischen Vogelschutzgebiet“ vollzogen hat.

9.117	Außerdem ist dem Landrat Köring und seinen Mitarbeitern der Unteren Naturschutzbehörde bekannt, dass der Sachverständige Dr. T. Roßkamp im Auftrag der Stadt Esens auf den vorgesehenen Erweiterungsflächen entlang der Umgehungsstraße Bensersiel vom 1.9.2014 bis 31.8.2015 Bestandserhebungen wertbestimmender Vogelarten durchgeführt hat und zu dem eindeutigen Ergebnis gekommen ist (S.5 und 17,18 sowie Abb.5, Karte 2b • dass "*der bogenförmige Verlauf der Umgehungsstraße eine Zäsur darstellt*" und die Flächen westlich und südlich von Bensersiel dadurch "*ihren einstigen Charakter einer offenen Marschenlandschaft verloren haben*" (ist als Verstoß gegen allgemeine Erhaltungsziele des V63 zu werten) und • dass "auf den Flächen zwischen Ortsumgehung und Ortsrand Bensersiel“ (das sind die neuen Erweiterungsflächen des EU-VSG V63; vgl. Anlage 14 des Nds. MU im Beteiligungsverfahren) im Laufe eines ganzen Jahres "keine Rastvögel beobachtet werden konnten". (ist als Verstoß gegen spezielle Erhaltungsziele zu werten; s.S.17-18, Abb.5 "Räumliche Verteilung der Rastvogelbeobachtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes"). Insbesondere konnte kein einziger Großer Brachvogel auf diesen Flächen gesichtet werden (s. Karte 2b), obwohl nach der schriftlichen Begründung des Nds. MU die Erweiterungsflächen gerade für diese wertbestimmende Vogelart ausgewählt wurden. (vgl. Anlage 14 des Nds. MU im Beteiligungsverfahren). Auch die wertbestimmenden Brutvögel "nutzen" nach den wissenschaftlichen Erhebungen des Sachverständigen Dr. Roßkamp die zukünftigen Schutzflächen nicht in dem von den Vorgaben verlangten "*durchschnittlichen Umfang'*,· lediglich ein einziges Schilfrohrsängerrevier wurde registriert auf einem derzeit landwirtschaftlich nicht genutzt kleinen Lückenfeld (vgl. Roßkamp 2015, Karte 1; von den genannten Vogelarten ist laut NLWKN nur der Schilfrohrsänger	Die Stadt Esens als Auftraggeber der zitierten Brut- und Rastvogelerfassung weist nochmals darauf hin, dass die Ausarbeitung keinerlei Schlüsse bezüglich der Ausweisung der Fläche als Vogelschutzgebiet enthält. Bezüglich der ornithologischen Wertigkeit der Fläche siehe zu Punkt. 9.108.

	abgrenzungsrelevant.) Dieses **aktuelle avifaunistische Gutachten** beweist in aller Deutlichkeit, dass die vom Land Niedersachsen vorgeschlagene Neuabgrenzung des EU-VSG V63 im Bereich Bensersiel von unzutreffenden ornithologischen Voraussetzungen ausgeht und nicht den vom Unionsrecht entwickelten gesetzlichen Vorgaben entspricht.	
9.118	Folglich ist auch ihre Umsetzung in dem Entwurf des Landkreises Wittmund für eine Schutzgebietsverordnung zweifelsfrei aus naturschutzfachlicher Sicht nicht sachgerecht und verstößt zweifelsfrei gegen geltendes EU-Recht. Dies gilt umso mehr, als der Landkreis Wittmund über die vom Land Niedersachsen festgelegten Erweiterungsflächen hinaus sogar weitere, aus fachlicher Sicht völlig ungeeignete Neuflächen nordwestlich von Bensersiel zusätzlich in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) II WTM einbezogen hat.	Aus der von der Stadt Esens in Auftrag gegebene Rast- und Brutvogelkartierung kann dieser Schluss nicht gezogen werden.
9.119	Dennoch versuchen der Landrat Köring und die Stadt Esens die durch die rechtswidrige Neuabgrenzung zustande gekommene Täuschung aufrechtzuerhalten, indem sie dieses aktuelle Fachgutachten nicht nur den Beteiligten des öffentlichen Anhörungsverfahrens vorenthalten, sondern sogar den beteiligten Mitarbeitern ihrer eigenen Behörde in der Unteren Naturschutzabteilung. Am 28.6.2016 teilte der für die Schutzgebietsausweisung verantwortliche Mitarbeiter in der Unteren Naturschutzbehörde, Herr Frerichs, der Ehefrau des Einwenders mit, dass er zwar von der Existenz dieses Fachgutachtens wüsste, ihm aber keine Ausfertigung vorläge und er den Inhalt daher nicht kenne. Es ist ein ungeheuerlicher Vorgang, dass ein so rechtlich bedeutsames und entscheidendes Fachgutachten binnen 10 Monaten nicht innerhalb einer einzigen Behörde an den verantwortlichen Sachbearbeiter weitergeleitet wird. Der Sachverständige Herr Dr. Roßkamp hat nämlich mitgeteilt, dass er während seiner	Siehe zu Punkt 9.116

	einjährigen Untersuchungen im Umfeld der Umgehungsstraße mehrfach mit dem leitenden Mitarbeiter des Bauamtes, zu dem auch die Untere Naturschutzbehörde gehört, Herrn Hillie, gesprochen und diesen über den Stand seiner Ermittlungen informiert habe. Auch auf dem Hintergrund, dass der Landrat Herr Köring und der Samtgemeindebürgermeister von Esens, Herr Hinrichs, - der zugleich als Stadtdirektor der Stadt Esens das Gutachten in Auftrag gegeben und in Empfang genommen hat - an demselben Tag (18.6.2016) mit demselben Wortlaut den Verordnungsentwurf zum LSG II im "Anzeiger für Harlingerland" öffentlich bekannt gemacht haben, ist davon auszugehen, dass beide Kommunalpolitiker sich gegenseitig informiert und verständigt haben, so dass es ausgeschlossen ist, dass der Landrat nicht weiß, dass das aktuelle Fachgutachten der Stadt Esens ein erhebliches rechtliches Hindernis für den vorgesehenen Verordnungsentwurf des Landkreises Wittmund darstellt. Eine besondere Situation stellt sich für Herrn Hinrichs dar, der als Verwaltungschef der Stadt Esens und Auftraggeber des Gutachtens alle Umstände der gerichtlichen Verfahren und des Gutachtens kennt und dennoch in der lokalen Presse öffentlich erklärt, er hielte die Neuabgrenzung für rechtens, um durch die fehlerhafte Neuabgrenzung rechtswidrige Vorteile - nämlich die weitere Nutzung der rechtswidrig geplanten und gebauten Straße - zu erreichen.	
9.120	**Es entsteht somit der Eindruck, dass dieses Gutachten, das den aktuellen Entwurf der Schutzgebietsausweisung als rechtsfehlerhaft entlarvt, vorsätzlich und bewusst der Öffentlichkeit und den beteiligten Behörden im Land Niedersachsen verschwiegen wird, damit die Durchsetzung der geplanten, rechtswidrigen Schutzgebietsverordnung nicht gefährdet wird.** Das Nds. MU hat dem Einwender mit Schreiben vom 20.6.2016	Die von der Stadt Esens in Auftrag gegebene Rast- und Brutvogelerfassung enthält keinerlei Aussagen zur Abgrenzung des Vogelschutzgebietes oder zur Ausweisung des LSG 25 II. Siehe auch zu Punkt 9.108.

	mitgeteilt: *"Das (nach Pressemeldungen) wohl von der Stadt Esens beauftragte Gutachten liegt hier nicht vor."*	
9.121	**Mit der unzutreffenden avifaunistischen** Begründung für die Neuabgrenzung bzw. Schutzgebietsausweisung **wird der Eindruck verstärkt,** der in vielen örtlichen und niedersächsischen Presseveröffentlichungen der letzten Monate zum Ausdruck kam, **dass mit dieser Neuabgrenzung das kommunalpolitische Ziel verfolgt wird, einen maßgeblichen Regimewechsel für die rechtswidrig überbauten Straßenflächen zu erhalten, um dadurch eine neue Rechtsgrundlage zu schaffen, die den Weg für eine Neuplanung der bereits rechtskräftig als rechtswidrig ausgeurteilten Straße ermöglichen soll.** Dieser strategische Plan soll nach verschiedenen Quellen von Vertretern des Nds. Umweltministeriums, des Landkreises Wittmund (Landrat M. Köring und Leiter der Unteren Naturschutzbehörde R. Janssen) und der Stadt Esens (Stadtdirektor, Bürgermeister und Prozessbevollmächtigter) bereits in einer gemeinsamen Verabredung am 17.Mai 2013 - kurz nach dem Urteil des Nds. OVG vom 10.4.2013 in der Rs. 1 KN 33/10 - vereinbart und einige Wochen später - Ende Juli 2013 - mit Vertretern der Staatlichen Vogelschutzwarte abgesprochen worden sein.	Durch die Meldung der Erweiterungsfläche durch das Land Niedersachsen sowie durch die Ausweisung des LSG 25 II wurden die rechtlichen Konsequenzen aus der Feststellung des OVG Lüneburgs gezogen und mit der Unterschutzstellung der Regimewechsel vom „faktischen" zum „Europäischen Vogelschutzgebiet" vollzogen.
9.122	Zwar hat auch das Nds. Umweltministerium schriftlich eingeräumt, dass die zukünftigen Erweiterungsflächen entlang der rechtswidrigen Umgehungsstraße durch den Straßenbau in naturschutzfachlicher Hinsicht erheblich beeinträchtigt sind, so dass sie als Schutzflächen für den Erhalt wertbestimmender Vogelarten gar nicht mehr geeignet sind. Um aber die bereits ergangenen Urteile zu der rechtswidrigen Straße aushebeln zu können, ist es erforderlich, dass die Straße einen neuen rechtlichen Status erhält, der durch die Verlagerung in das EU-Vogelschutzgebiet erreicht werden soll; dies gelingt nur, wenn	Die Ausführungen beziehen sich nicht auf die Bauleitplanung, sondern auf die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes durch das Land Niedersachsen. Es liegt daher nicht in der Zuständigkeit der Stadt Esens und der Samtgemeinde Esens. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind sowohl an die der EU gemeldeten Vogelschutzgebiete wie auch an die LSG-Ausweisung LSG 25 inkl. LSG 25 II des Landkreises Wittmund gebunden.

	die Flächen entlang der rechtswidrig errichteten Straße als vermeintliche Schutzflächen des EU-VSG V63 ausgewiesen werden. Da ihnen nach dem Straßenbau die dazu erforderliche ornithologische Qualifikation abhanden gekommen ist, haben die Vertreter der Stadt Esens, des Landkreises Wittmund sowie des Landes Niedersachsen beschlossen, "*die **Wertigkeiten** des betrachteten Bereichs zum Zeitpunkt des Nachmeldeverfahrens in 2007 - **also vor dem Straßenbau** - **zugrunde zu legen**" und damit einen "**fiktiv** wiederhergestellten **Zustand zu berücksichtigen**". (siehe Schreiben des Nds. MU vom 27.2. 2015 an den Einwender)* In dem zur Begründung der Neuabgrenzung im Beteiligungsverfahren veröffentlichten sog. "Vermerk A" , S.10, des Landes Niedersachsen heißt es dazu wörtlich: "***Aus gegebenem Anlass** wird der Zustand zum Zeitpunkt des Nachmeldeverfahrens 2007 und damit **vor dem Bau der Straße betrachtet.***" Somit ist der gesamte Straßenbau mit seinen erheblichen Beeinträchtigungen der allgemeinen. und speziellen Erhaltungsziele des V63 nicht in die Abgrenzungserwägungen zur Neuabgrenzung des EU-VSG V63 im Bereich einbezogen worden. Der Straßenverlauf - als vom Gutachter Roßkamp (2015) ausdrücklich als "Zäsur" in der Landschaft bezeichnet und somit als "natürliche Grenze" anerkannt - ist nicht einmal in den amtlichen Karten verzeichnet. An das Bundesumweltministerium und an die EU-Kommission wurde nach Auskunft beider Behörden eine Karte gemeldet, in der die Straße nicht eingezeichnet war. Offensichtlich ist aber den beteiligten Mitarbeitern der Vogelschutzwarte (bzw. NLWKN) bewusst geworden, dass nach dem Vorsorge- und Effektivitätsprinzip des Unionsrechts ein solches, an veralteten, ungültigen Daten orientiertes Auswahl-	

	verfahren gegen die ständige Rechtsprechung des EuGH und BVerwG verstößt; diese verlangt nämlich aktuell gültige ornithologische Daten und Fakten für eine unionsrechtskonforme Abgrenzung. Im Zwiespalt zwischen naturschutzfachlicher Profession und weisungsgebundener Tätigkeit für das Land Niedersachsen und angesichts der von ihnen erkannten „*rechtlichen Schieflage*" beendeten sie ihre fachliche Stellungnahme (Vermerk A) ausdrücklich mit einer Art persönlicher Freizeichnungsklausel, in der sie einräumten, dass die zugrunde gelegten ornithologischen Bedingungen zwar nicht mehr dem heutigen Zustand der Flächen und Geländestrukturen entsprechen (insofern also gegen das gemeinschaftsrechtlich bedeutsame Vorsorgeprinzip verstoßen), ihre unübliche Bewertungsweise jedoch "aus gegebenem Anlass" besonderen "vorgegebener Rahmenbedingungen" (Vermerk A S.17 und S.10) geschuldet ist, mit denen sie zweifellos nicht die gesetzlich erforderlichen fachlichen (ornithologischen) Kriterien meinen, sondern die politischen Vorgaben des Nds. MU, des Landkreises Wittmund und der Stadt Esens. In einer **Entscheidung vom 14.1.2016** (EuGH Rs. C-399/14) haben die Luxemburger Richter die Rechtswidrigkeit eines solchen Vorgehens bekräftigt und umfassend ausgeführt, dass **nach dem Vorsorgeprinzip bei einer erneuten Prüfung** - und als solche ist die Neuabgrenzung des Vogelschutzgebietes V63 im Bereich Bensersiel auch anzusehen - **alle zum Zeitpunkt der Aufnahme dieses Gebiets in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung vorliegenden Umstände, die sich auf das Gebiet auswirken konnten, berücksichtigt werden müssen**. Dabei dürfen nach dem Wortlaut des Urteils "*keine Gesichtspunkte außer Acht gelassen oder verschleiert werden, die nach dem Zeitpunkt der Aufnahme des betreffenden Gebiets in diese Liste eine Verschlechterung oder erhebliche*	

	Störung herbeigeführt haben oder weiterhin herbeiführen können." **Somit steht zweifelsfrei fest, dass die Neuabgrenzung und die damit verbundene Auswahl der zukünftigen Erweiterungsflächen des EU-VSG, die das Land Niedersachsen ohne Berücksichtigung der Auswirkungen des Straßenbaus auf die Erhaltungsziele des VSG vorgenommen hat, gegen das Unionsrecht verstößt.**	
9.123	Auch der zweite Entwurf der Schutzgebietsausweisung des Landkreises Wittmund entspricht nicht den vom europäischen Recht verlangten Vorgaben. Denn eine bloße Einzeichnung der Umgehungsstraße in das Kartenwerk, wie der Landkreis Wittmund diese - nach den erheblichen Protesten der Naturschutzverbände und ortsansässigen Bürger in den Medien - in dem neuerlichen zweiten Entwurf vom Juni 2016 vorgenommen hat, reicht als Korrektur nicht aus. Voraussetzung für eine sachgerechte Neuabgrenzung ist nach der Rechtsprechung des EuGH und BVerwG eine aktuell gültige, wissenschaftlich fundierte, aussagekräftige Bewertung der ornithologischen Voraussetzungen auf den zukünftigen Erweiterungsflächen und eine fachliche Abwägung unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Straßenbaues. Beides liegt nicht vor. Außerdem muss ein mit wissenschaftlichen Methoden ermittelter Nachweis erbracht werden, dass die straßenbaubedingten Biodiversitätsschaden an den Erhaltungszielen des EU-VSG V63 durch die neu ausgewiesenen Schutzflächen funktionsbezogen und funktionsgerecht ausgeglichen werden. Es reicht nicht aus, dass - wie die Ministeriumssprecherin des Nds. MU, Frau Inka Burow, am 17.11 .2014 unter dem Titel "*Ministerium will illegale Straße erhalten"* in der Presse erklärte - *"das Europäische Vogelschutzgebiet*	Siehe zu Punkt 9.105 Bezüglich der Vogelerfassung von Dr. Roßkamp siehe zu Punkt 9.113 Die Auswirkungen des Straßenbaus auf das Vogelschutzgebiet wird in der Prüfung nach § 34 BNatSchG genau dargestellt. Ebenso werden in den Unterlagen zum Bebauungsplan 89 der Stadt Esens und zur 126. Änderung des FNPs der Samtgemeinde Esens die Ausgleichsmaßnahmen sowie die Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen genau dargestellt und bilanziert.

	V63 schlicht erweitert wird, um die fehlerhaften Gebietsgrenzen auszugleichen." Vor allem das aktuelle Gutachten von Dr. Roßkamp beweist zweifelsfrei, dass eine funktionsgerechter Flächenausgleich für die rechtswidrig überbauten Trassenflächen durch die vorgesehenen Erweiterungsflächen keinesfalls gegeben ist.	
9.124	Der zweite Entwurf der Schutzgebietsausweisung des LSG II WTM ist auch bereits aus formalen Gründen zu verwerfen, weil nunmehr der konkrete Abgrenzungsmodus und seine fachliche Begründung nicht mehr mit der kartografischen Darstellung übereinstimmen. Es ist unstreitig, dass der tatsächliche Neuabgrenzungsverlauf vom Land Niedersachsen ohne Berücksichtigung der rechtswidrigen Straße vorgenommen und auch an die EU-Kommission gemeldet worden ist. Wenn der Landkreis Wittmund - wie der Landrat Köring in seinem Schreiben vom 27.6.2016 an den Einwender mitgeteilt und mehrfach in der Presse auch öffentlich erklärt hat - keine eigenen ornithologischen Abwägungen trifft, sondern lediglich diese fehlerhafte Neuabgrenzung des Landes Niedersachsen in eine andere, rechtlich wirksame Form, nämlich die Schutzgebietsverordnung, umsetzt und dabei die nachträgliche Eintragung der Umgehungsstraße Bensersiel nur zeichnerisch hinzufügt, so sind seine Abwägungsentscheidungen, die dem Entwurf zugrunde gelegt werden, offenkundig fehlerhaft. Sie entsprechen nicht den im Plan dargestellten Umständen. M.a.W.: der Abgrenzungsentwurf ist widersprüchlich, weil Plan und Abwägung nicht aufeinander bezogen sind. Damit ist er bereits aus formalen Gründen rechtlich so gravierend fehlerhaft, dass er nicht wirksam werden darf. Im Übrigen ist unstreitig, dass eine Straßenbaumaßnahme, die rechtswidrig (BVerwG vom 27.3.2014 - 4 CN 3.13; Nds. OVG vom	Die Ausführungen beziehen sich nicht auf die Bauleitplanung, sondern auf die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes sowie auf die Ausweisung des LSG 25 II. Diese liegen nur im Aufgabenbereich des Landes und des Landkreises. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die von der EU gemeldeten Vogelschutzgebiete sowie die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung über das LSG 25 II gebunden.

	10.4.2013 - 1 KN 33/1 0) vor der Aufnahme des betreffenden Gebiets in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist und die sich nach Überzeugung des entscheidenden Gerichts sowie einer aktuellen ornithologischen Bewertung verschlechternd auf das Gebiet ausgewirkt hat, bei der nachträglichen Neuabgrenzung nicht unberücksichtigt bleiben kann. Denn die Abgrenzung eines EU-VSG muss auch den vom EuGH und BVerwG hervorgehobenem Rechtsgrundsatz befolgen, dass ein Mitgliedsstaat - resp. eine Gemeinde oder ein Landkreis – *„aus der Missachtung seiner unionsrechtlichen Pflichten keinen Vorteil ziehen soll“*. (BVerwG vom 27.3.2014- 4 CN 3.13, Rn. 29) Da die gemeinsamen Pläne der Stadt Esens und des Landkreises Wittmund beabsichtigen, durch die Neuabgrenzung und Schutzgebietsausweisung einen neuen Rechtsstatus für die rechtswidrig erstellte Straße zu erwirken, um sie auf dieser Grundlage (im Rahmen neuer Bebauungspläne und einer Abweichungsprüfung gemäß Art.6 Abs. 4 FFH-Richtlinie) von den Vorgaben des europäischen Naturschutzes zu befreien, wird die Neuabgrenzung "missbraucht", um die aus der Missachtung der unionsrechtlichen Pflichten gewonnenen Vorteile auf Dauer behalten zu können.	
9.125	**II Einbeziehung zusätzlicher Flächen in das LSG über den an die EU-Kommission gemeldeten Vorschlag der Nds. Landesregierung hinaus** **Der Landkreis Wittmund bezieht** - zusätzlich zu den als Erweiterungsflächen des EU-Vogelschutzgebiet an die EU-Kommission gemeldeten Flächen - **weitere Flächen** nordwestlich von Bensersiel in das Landschaftsschutzgebiet (LSG) **ein**, für die **keine ornithologischen Daten vorliegen, die eine Schutzgebietsausweisung rechtfertigen** könnten. Er beruft sich lediglich auf eine rechtlich und tatsächlich nicht nach-	Die Einwendungen beziehen sich nicht auf das Bauleitplanverfahren, sondern ausschließlich auf die Ausweisung des Landschaftsschutzgebiets LSG 25 II durch den Landkreis Wittmund. Es liegt daher nur im Aufgabenbereich des Landkreises, die Einwendungen zu behandeln. Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens sind an die veröffentlichte und rechtskräftige Verordnung des Landkreises über das LSG 25 II gebunden.

	vollziehbare, nur vage angedeutete Funktion dieser Flächen als "*Pufferzone, in der geplante Vorhaben auf mögliche Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet hin überprüft werden (Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG)* ". 1. Es ist festzuhalten, dass derartige Pufferzonen bisher im gesamten EU-VSG V63 (Landkreis Wittmund und Landkreis Aurich) nicht eingerichtet worden sind. Entweder wurden Flächen als Vogelschutzgebiete deklariert und dann mit dem entsprechenden Schutzstatus versehen oder man überließ die Flächen uneingeschränkt der landwirtschaftlichen Nutzung. Die strengen planungsrechtlichen Vorgaben, die in der europäischen Vogelschutzrichtlinie, der FFH-Richtlinie (Art.6 FFH-RL) und dem BNatSchG (§ 34) zur Prüfung möglicher Auswirkungen geplanter Vorhaben auf das Vogelschutzgebiet vorgesehen sind und von den Mitgliedsstaaten auch i.d.R. eingehalten werden, machen solche vorgeschalteten "*Quarantäne-Flächen*" überflüssig.	Auch das LSG „Ostfriesische Seemarsch“ zwischen Esens und Norden im Bereich des LK Aurich vom 07.10.2011 umfasst Flächen, die nicht vom Land Niedersachsen als Vogelschutzgebiet deklariert wurden.
9.126	2. Die Ausweisung ist in keiner Weise ornithologisch begründet, denn für die zusätzlich in das LSG einbezogenen Flächen nordwestlich von Bensersiel hat der Landkreis überhaupt keine ornithologischen Daten vorgelegt, die einen naturschutzfachlichen Nutzen nahe legen könnten. Im Gegenteil: Die Staatliche Vogelschutzwarte (NLWKN) hat in ihrer Begründung zur Neuabgrenzung (Vermerk A, S. 11 und 13; Abb. 2 und 4) sogar ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Flächen nicht in das Vogelschutzgebiet einzubeziehen sind, weil auf ihnen weder eine Nutzung als Gastvogellebensraum noch eine Nutzung als Brutvogellebensraum für die wertbestimmenden Vogelarten festgestellt worden ist. Eine ornithologische Begründung für die Ausweisung dieser Flächen als Schutzgebiet ist somit nicht zu erkennen.	Siehe zu Punkt 9.125 Die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens weisen jedoch darauf hin, dass die Flächen im Westen vor Bensersiel Teil des IBA-Gebietes Norden-Esens nach der Veröffentlichung von Melter, J., und Schreiber, M., 2000, wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen, Vogelkundliche Berichte, Bd. 32, sind.

	3. Die als Begründung angegebene "Pufferzone" entspricht nicht der vom Gesetzgeber vorgegebenen Konnotation. Nach dem Wortlaut im Urteil des Nds. OVG vom 10.4.2013 bezieht sich eine derartige Pufferfunktion auf „*in das Gebiet eingeschlossene Rand- und Pufferzonen zu angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen oder Pflanzen- und Tierarten, die eine unentbehrliche Nahrungsgrundlage der dem Gebietsschutz unterfallenden Arten*" darstellen oder im unmittelbaren Übergang zwischen EU-VSG V63 Ostfriesische Seemarsch und EU-VSG 01 Nds. Wattenmeer liegen und "*Vögeln als Nahrungs-, Brut- und Rasthabitat dienen*". Die zusätzlich als LSG ausgewiesenen Flächen erfüllen eine solche Funktion jedoch in keiner Weise, weil sie an ihrer nördlichen Grenze gerade nicht unmittelbar an das EU-VSG V01 "Nds. Wattenmeer" anstoßen, sondern – im Gegenteil - an eine touristische Infrastruktur angrenzen, die erheblichen verkehrlichen und Lärm verursachenden Emissionen ausgesetzt ist, so dass eine Nutzung als "Nahrungs-. Brut und Rasthabitat" gerade ausgeschlossen ist. Die Flächen sind im Westen, Norden und Osten unmittelbar eingekesselt von erheblichem Straßenverkehr durch die Landesstraße L5, einem unmittelbar angrenzenden Großparkplatz der Stadt Esens mit 1 000 Einstellplätzen, einem ausgedehnten 5-Sterne-Campingplatz der Stadt Esens mit 750 Stellplätzen (einschließlich Wohnmobilen), intensiv frequentierten Sanitärgebäuden und Restaurants sowie einem öffentlichen Strandbereich, Meerwasser-Freibad, Abenteuerspielplatz, Liegewiese und EU-Strandportal mit regelmäßigen Großveranstaltungen.	
9.127	Außerdem hat die Stadt Esens am 20.2.2016 den Entwurf für einen "Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr.19 der Stadt Esens "Taddigsweg I Friesenstraße im beschleunigten Verfahren" bekannt gemacht, der eine Ferienhausanlage mit 74 Wohneinheiten und einen alleinigen Zugang über die Friesenstraße vorsieht. (vgl. Anlage 3	Die Planungen zur Aufstellung des BP 19 ruhen. Sollte das Verfahren wieder aufgegriffen werden, werden die Auswirkungen auf das V 63, auf die Landschaftsschutzgebiete LSG 25 II uns LSG 25 des Landkreises Wittmund sowie auf den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer den Best-

	auf anliegender CD) Die Friesenstraße begrenzt hier die vorgesehenen LSG-Teilflächen an der Ostseite. Bei einer Breite von nur 3,0 m muss sie - nach einem Verkehrsgutachten der Stadt Esens aus den 90-er Jahren - schon vor der Baumaßnahmen einen täglichen Verkehr von 1620 Fahrzeugen aufnehmen, darunter auch Wohnmobile und landwirtschaftliche Fahrzeuge. (siehe Urteil des Nds.OVG vom 10.4.2013) Daher ist schon jetzt vorauszusehen, dass es hier nach dem Bau der Ferienhäuser zu erheblichen verkehrlichen Konflikten mit entsprechenden Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet kommen wird. Damit ist wohl deutlich genug dargelegt worden, dass es ausgeschlossen ist, dass die vom Landkreis Wittmund zusätzlich in das LSG einbezogenen Flächen als Rast- oder Bruthabitate von den deichnahen Vogelarten genutzt werden können.	immungen entsprechend geprüft.
9.128	Stattdessen erfüllen aber die östlich von Bensersiel gelegenen und aus wirtschaftlichen Gründen nicht in das Vogelschutzgebiet einbezogenen Flächen (die zukünftigen Baulandflächen der Stadt Esens sowie die für den Golfplatz vorgesehenen Flächen) eine derartige Rand- und Pufferfunktion im Sinne der Rechtsprechung; denn sie liegen unmittelbar auf der Grenze zwischen den EU- Vogelschutzgebieten V63 "Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens" und V01 "Niedersächsisches Wattenmeer". Für ihre Nicht-Einbeziehung gibt es keinen einzigen nachgewiesenen ornithologischen Beleg.	Siehe zu Punkt 9.109 Die weiterhin genannten Flächen liegen in der Gemeinde Neuharlingersiel. Hier besteht ein rechtskräftiger Bebauungsplan der Gemeinde Neuharlingersiel.
9.129	4. Außerdem ist diese Fläche wegen ihrer starken Beeinflussung durch den Tourismus und der daraus sich ergebenden verminderten Habitateignung für Rast- und Brutvogeln auch <u>niemals als IBA-Fläche ausgewiesen</u> gewesen - im Gegensatz zu den deichnahen Flächen östlich von Bensersiel, die in ihrer gesamten Ausdehnung von Bensersiel bis Neuharlingersiel als wertvolle Biotopverbunde-	Siehe zu Punkt 9.105, 9.109, 9.126 sowie 9.128

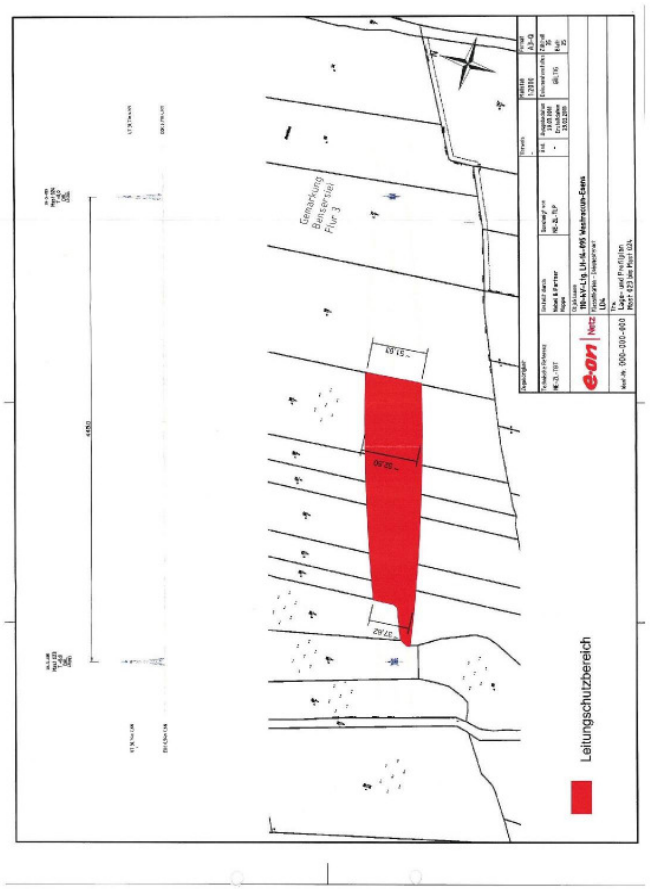
	lemente angesehen und deshalb allesamt als IBA-Flächen qualifiziert wurden. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist es daher nicht zu begründen, dass • ausgerechnet die sehr stark vom Tourismus überprägten Flächen nordwestlich von Bensersiel als Teilflächen des LSG einbezogen werden, • wohingegen die unmittelbar am Deich und Wattenmeer gelegenen Flächen östlich von Bensersiel, die beiden anerkannten Teilbereiche des IBA-Gebietes N1044 (internat. Code DE094) darstellen und derzeit den Status eines faktischen Vogelschutzgebietes haben sowie abseits von den touristischen Schwerpunkten liegen, weder in das EU-VSG V63 noch wenigstens als Teilflächen des LSG 25 II WTM einbezogen werden. Es liegt nahe, als Ursache für diese Fehlentscheidung wirtschaftliche Interessen der Stadt bzw. Samtgemeinde Esens (und damit nach EU-Recht unzulässige Gründe) anzunehmen, weil es sich zum einen um 10 ha zukünftiges Bauland der Stadt Esens (notarieller Vertrag im Oktober 2011) und zum anderen um einen designierten Golfplatz handelt.	
9.130	**III Formale Mängel des öffentlichen Beteiligungsverfahrens** Mit der zeitlichen Festlegung des öffentlichen Beteiligungsverfahrens vom 27.6. bis 29.7.2016 erfolgt eine erhebliche Rechtsverkürzung, weil das gesamte Verfahren mit der Möglichkeit, sich weiterführende Informationen zu beschaffen (z.B. das maßgebliche Gutachten des Herrn Dr. Roßkamp vom September 2015) und sachdienliche Einwendungen vorzutragen, vollständig in die niedersächsischen Sommerferien fällt, die vom 23.6. bis 03.8.2016 dauern. Herr Köring und Herr Hinrichs weisen zudem in ihrer öffentlichen Bekanntmachung selber darauf hin, dass aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen in dem ersten Beteiligungsverfahren	Siehe zu Punkt 9.105

	vom März 2016 „*wesentliche Veränderungen bzw. Ergänzungen des Verordnungsentwurfes*" vorgenommen worden sind, so dass den Beteiligten ein genügend großer und effektiv nutzbarer Zeitraum zugestanden werden muss, diese Änderungen zu verstehen und zu bewerten. Dem Einwender war es nicht möglich, derartige wesentliche Veränderungen in dem zweiten Entwurf zu erkennen - möglicherweise, weil ihm dazu weitere Unterlagen fehlen. Außerdem entspricht die graphische Darstellung des LSG in der öffentlichen Bekanntmachung sowie den im Internet zur Verfügung gestellten Unterlagen immer noch nicht den tatsächlichen Gegebenheiten und täuscht - zumindest für ortsfremde Beteiligte - über zu erwartende, erhebliche verkehrliche und weitere umweltrelevante Belastungen für das LSG hinweg: • An der nordöstlichen Grenze des LSG 25 II in Bensersiel ist ein Campingplatz eingezeichnet, der seit mehr als einem Jahr nicht mehr existiert und auf dessen Fläche stattdessen nach den Plänen der Stadt Esens der "Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 19 im beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 2 und 3 BauGB" mit einer großen Ferienhausanlage, bestehend aus 74 Wohneinheiten, errichtet werden soll (siehe Anlage 3). Dieser Umstand wird weder im Text erwähnt noch in der Karte angedeutet. • Auch die zu erwartenden erheblichen Verkehrskonflikte an der Ostseite des LSG (nördlicher Teil der Friesenstraße) und an der Nordseite des LSG (Großparkplatz mit ständigem An- und Abfahrtsverkehr) sowie die Kumulation der touristischen Einrichtungen an der Nordseite des LSG sind nicht einmal angedeutet. Stattdessen wird aus der mehr als 20 Jahre alten Karte der falsche Eindruck vermittelt, dass das zukünftige LSG im Norden - an der	Siehe zu Punkt 9.127

	Grenze zum Wattenmeer - von einem kleinen, abgelegenen Campingplatz und einem aus naturschutzfachlicher Sicht unbedeutsamen „*Heller*" begrenzt wird; sowohl der große 5-Sterne-Campingplatz mit 750 Einstellplätzen als auch alle anderen touristischen Attraktionen werden verschwiegen.	
9.131	Zu Ihrer Kenntnisnahme füge ich auf der anliegenden CD meine im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens an das Nds. MU übersandten Schreiben vom 30.8.2014, 26.9.2014 und 2.10.2014 - als Anlagen 1a, b, c hinzu. Außerdem habe ich meine Stellungnahme vom 18.3.2016, die ich Ihnen im Rahmen Ihres ersten Beteiligungsverfahrens zur Schutzgebietsausweisung des LSG 25 II WTM übersandt habe, als Anlage 2 noch einmal beigefügt, weil die dort vorgetragenen Gesichtspunkte weiterhin Gültigkeit haben und auch in Ihrem zweiten Verfahren zu berücksichtigen sind. **Insofern nehme ich an dieser Stelle ausdrücklich auf alle meine früheren Stellungnahmen gegenüber dem Nds. MU und Ihrer Behörde Bezug**. Anlage: CD mit pdf-Dateien 1. Stellungnahmen des Einwenders gegenüber dem Nds. MU im 2. öffentlichen Beteiligungsverfahren zur Neuabgrenzung des V63 im Bereich Bensersiel (Aug.- Okt. 2014) 2. Stellungnahme des Einwenders gegenüber dem Landkreis Wittmund zum ersten Entwurf der Landschaftsschutzgebietsverordnung (März 2016) 3. Veröffentlichter Entwurf des "Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 19 im beschleunigten Verfahren" gem. § 13a Abs. 2 und 3 BauGB' der Stadt Esens	Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Abwägung zu Punkt 9.105 verwiesen.

10.	Avacon Netz GmbH, Salzgitter	11.01.2017
10.1	Die Flächennutzungsplanänderung soll im Leitungsschutzbereich unserer110 - kV - Freileitung, Westeraccum - Esens, Mast 022 - Mast 023 (LI-I - 14 - 095), aufgestellt werden. Unsere Hinweise sind im beigefügten Anhang detailliert beschrieben und in die Flächennutzungsplanänderung mit aufzunehmen. Gegen die 126. Änderung des Flächennutzungsplanes der Samtgemeinde Esens bestehen von unserer Seite aus keine Bedenken.	Die Hinweise sind berücksichtigt. Entsprechend der in der B-Planzeichnung mittels Geh-, Fahr- und Leitungsrechten gesicherten und in die Darstellung übernommenen Freileitung wird die FNP-Darstellung um die nachrichtliche Übernahme der Leitung ergänzt. (Diese waren bisher ohne Planzeichen nur als Teil der Plangrundalge sichtbar.) Die Hinweise wurden im Kap. 10 der Begründung ergänzt. Für die im Anhang aufgeführten Hinweise wird auf die Stellungnahme vom 12.12.2017 verwiesen (s. 10.3).
	Avacon Netz GmbH, Salzgitter	12.12.2017
10.2	gern beantworten wir Ihre Anfrage. Das geplante Vorhaben liegt im Schutzbereich unserer 110-kV-Freileitung LH-14-095, Westeraccum- Esens (Mast 023 - 024). Die Lage des Schutzbereiches entnehmen Sie bitte dem beigefügten Plan. Bei Einhaltung der im Anhang aufgeführten Hinweise bestehen unsererseits keine Bedenken. Änderungen der vorliegenden Planung bedürfen einer erneuten Überprüfung. Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da zur Umsetzung der vorliegenden Bauleitplanung keine Bau- und Pflanzmaßnahmen (mehr) erfolgen, ist die Einhaltung der Hinweise gewährleistet.

10.3



Anhang:

Die Abstände zu den Hochspannungsleitungen sind in der DIN EN 50341-1 (VDE 0210-1) geregelt.

Innerhalb des Leitungsschutzbereiches ist die zulässige Arbeits- und Bauhöhe begrenzt. Die Lage des Schutzbereiches entnehmen Sie bitte dem beigefügten Lage- und Profilplan.

Abgrabungen an den Maststandorten dürfen nicht vorgenommen werden. Sollten innerhalb eines Sicherheitsabstandes von 10,0 m um einen Maststandort Abgrabungsarbeiten erforderlich werden, so sind diese mit uns im Detail abzustimmen.

Die Maststandorte müssen für Unterhaltungsmaßnahmen zu jeder Zeit, auch mit schwerem Gerät wie z.B. Lastkraftwagen oder Kran, zugänglich sein.

Gemäß DIN EN 50341-1 müssen zur Oberfläche neu geplanter Straßen und Verkehrswege die Sicherheitsabstände im Freileitungsbereich gewährleistet sein.

Vorgesehene Reklameeinrichtungen, Fahnenstangen sowie Beleuchtungseinrichtungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches müssen mit der Avacon Netz GmbH abgestimmt werden.

Hochwüchsige Bäume dürfen innerhalb des Leitungsschutzbereichs nicht angepflanzt werden, da andernfalls die Einhaltung der Sicherheitsabstände in kürzester Zeit nicht mehr gewährleistet ist.

Empfehlenswert sind standortgerechte Wildgehölze wie Büsche und Sträucher bis zur Kategorie Großsträucher, die mit geringer Wuchshöhe einen ausreichenden dauerhaften Abstand zu den Leiterseilen einhalten.

11.	Deutscher Gebirgs- und Wanderverein, Landesverband Niedersachsen, Osnabrück	29.10.2016
11.1	Scoping-Termin am 26. Okt. 2016 versäumt: keine rechtzeitige Einladung! Sehr geehrter Herr Hinrichs, mit der "gelben" Post erhielt ich am 27. Okt. 2016 vom Landesverband Niedersachsen des Deutschen Gebirgs- und Wandervereins e.V. aus Osnabrück (anerkannter Naturschutzverband) die Einladung zum o.a. Scoping-Termin, also einen Tag zu spät. Ihr o. a. Einladungsschreiben zum Scoping-Termin datiert vom 11. Okt. 2016 und ging laut Eingangsstempel erst am 26. Oktober 2016 beim Gebirgs- und Wanderverein in Osnabrück ein, also genau am Tag des Scoping-Termins. Das Schreiben wurde per Post mit Poststempel vom 26. Okt. 2016 von dort direkt an mich weitergeschickt und erreichte mich erst am 27. Oktober. Die "öffentliche Bekanntmachung" im "Anzeiger für Harlingerland" vom 15. Oktober 2016 (S. 32) über die Aufstellung des B-Planes Nr. 89 über den Aufstellungsbeschluss sowie über "die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit" ist mir bekannt, nur wurde diese Bekanntmachung mit dem § 3 (1) des Baugesetzbuches begründet, nicht mit dem § 4, der die Beteiligung der "Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange" regelt, zu denen auch die anerkannten Naturschutzverbände gehören. Aus diesem Grunde konnte ich meiner substanziellen Anregung zu dem nach m. A. unzureichenden B-Plan nicht vortragen. Ob diese Einladungsverzögerung beabsichtigt war oder nur ein un-	Die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses und über die frühzeitige Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB für die 126. Flächennutzungsplan-Änderung der Samtgemeinde Esens und den Bebauungsplan Nr. 89 der Stadt Esens erfolgte im Anzeiger für Harlingerland am 15.10.2016. Am schwarzen Brett im Rathaus der Stadt Esens und im Verwaltungssitz der Samtgemeinde wurde die Bekanntmachung vom 13.10.-28.11.2016 ausgehängt. Das Schreiben an die Träger öffentlicher Belange zur frühzeitigen Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB, hier: Einladung zum Screening- und Scopingtermin zur 126. Flächennutzungsplanänderung der Samtgemeinde Esens und zum Bebauungsplan Nr. 89 der Stadt Esens wurde rechtzeitig und gleichzeitig an alle Träger öffentlicher Belange per Post am 12.10.2016 abgesandt. Der Landesverband Niedersachsen des Deutschen Gebirgs- und Wandervereins e.V. wurde unter der Adresse Rolandsmauer 23a, 49074 Osnabrück angeschrieben. Anm.: Es ist korrekt, dass die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange per Anschreiben eingeladen werden und die Öffentlichkeit über die ortsübliche Bekanntmachung. Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden ebenfalls per Anschreiben eingeladen.	

	glücklicher Umstand, kann ich nicht beurteilen, mache mir aber meine Gedanken.	
11.2	Ich hätte beim Scoping-Termin z.B. moniert, * dass eine ausführliche Begründung für die Aufstellung des neuen B-Planes fehlt bzw. dem Landesverband Niedersachsen des Deutschen Gebirgs- und Wandervereins nicht vorliegt, * dass die an den Erhaltungszielen orientierte Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Art.6, Absatz 3 FFH- RL mit integrierter Auflistung der entstandenen Biodiversitätsschäden durch den Bau der Umgehungsstraße Bensersiel im faktischen Vogelschutzgebiet nicht vorliegt (Biodiversitätsschäden wurden bemerkenswerterweise vom LK Wittmund in meiner vorhergehenden Korrespondenz verneint, obwohl z.B. ca. 1.200 m Gräben und Schilfflächen für Rohrsängerarten durch den Straßenbau vernichtet wurden), * dass keine Abweichungsprüfungen mit Alternativprüfungen nach Art. 6 der FFH-Richtlinie vorliegen, * dass kein Verkehrsgutachten vorliegt. Ich rege daher an, meine obigen kurzgefassten Bedenken noch mit in die Einwendungen aufzunehmen.	Die Bedenken wurden mit der Erstellung der Unterlagen zum Entwurf der Bauleitpläne berücksichtigt, indem • eine Begründung, • ein Umweltbericht und • eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit mit Alternativen- und Abweichungsprüfung erfolgten. Die entsprechenden Fachgutachten stehen zur Verfügung und wurden Bestandteil der Auslegungsunterlagen.

12.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Aurich	12.12.2017
12.1	gegen den o.a. Bebauungsplan bestehen im Grunde keine Bedenken. Die Aussage des Punkt 5.2 der Begründung ist aber nicht korrekt. Es wurde keine Vereinbarung bzgl. einer Übernahme der Straßenbaulast geschlossen. Ich bitte den Text zu korrigieren oder besser den Punkt 5.2 zu streichen.	Der Hinweis wird berücksichtigt. **Die Begründung wird entsprechend geändert.**
12.2	Nach Abschluss des Verfahrens bitte ich unter Bezug auf Ziffer 38.2 der Verwaltungsvorschriften zum BauGB um Übersendung einer Ablichtung der gültigen Bauleitplanung.	Der Hinweis wird beachtet. **Die Stadt Esens wird nach Abschluss des Bauleitplanverfahrens eine Kopie des Bebauungsplans zusenden.**

13.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover	12.12.2017
13.1	Unsere Anmerkungen beschränken sich auf das Thema der Planung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - besonders in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Bodens. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten sich möglichst nicht negativ auf das Schutzgut Boden auswirken und ihrerseits nicht zu weiteren Beeinträchtigungen führen. Dahingehend sind die Neuanlage von Gräben, Blänken und Grüppen sowie die weiteren Geländemodeliierungen (Grabenaufweitung und -abflachung) aus bodenschutzfachlicher Sicht kritisch zu betrachten. Speziell im Hinblick auf die Möglichkeit sulfatsaurer Böden im Gebiet und der Verdichtungsempfindlichkeit der Böden, sollten Bodenarbeiten besonders geplant und zu überwacht werden. Eine Karte sulfatsaurer Böden und mit Informationen zur Verdichtungsempfindlichkeit der Böden ist im Internet unter http://nibis.lbeg.de/cardornap3/# eingestellt. Zusätzliche Informationen zur Planung und Ausführung von Gelände- und Bodenarbeiten bietet der Geobericht 28 („Bodenschutz beim Bauen"), der unter www.lbeg.niedersachsen.de *>Karten, Daten & Publikationen >Publikationen > GeoBerichte > GeoBerichte 28* zu finden ist. Zukünftig sollte darauf geachtet werden, dass bei Vorhaben, bei denen Versiegelungen stattfinden, diese in Bezug auf den Bodenschutz entsprechend ausgeglichen und berücksichtigt werden.	Die Kompensation für die durch den Bau der Entlastungsstraße hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Bodens, insbesondere durch die Versiegelung, erfolgt vor allem im Bereich der Kompensationsflächen im Oldendorfer Hammer. Zum Ausgleich der Bodenbeeinträchtigungen ist nach der Bilanzierung eine Kompensationsfläche von 3 ha notwendig. In der Kompensationsflächen Oldendorfer Hammer mit einer Gesamtgröße von 32 ha wurden ebenfalls die Eingriffe in Gewässer und Grünlandbestände sowie in die Brut- und Rastvogelpopulationen ausgeglichen. Neben der Renaturierung von intensiv genutzten Böden durch eine extensive Grünlandnutzung waren daher auch Maßnahmen wie die Herstellung von Blänken und Gewässern notwendig. Die Kompensationsmaßnahmen wurde bereits 2010/2011 umgesetzt. Weitere Eingriffe in den Boden sind derzeit, auch in der neuen Kohärenzfläche, nicht vorgesehen.
13.2	Weitere Anregungen oder Bedenken aus Sicht unseres Hauses bestehen unter Bezugnahme auf unsere Belange nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

14.	Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Niedersachsen, Hannover	21.12.2017
14.1	der NABU hat erhebliche Bedenken gegen die erneute Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 89 "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel".	siehe dazu zu Punkt 14.3 ff
14.2	Mit Urteil vom 10. April 2013 (Az. 1 KN 33/10) hat das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht die Bebauungspläne Nr. 72 "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" der Stadt Esens vom 8.2.2010 und dessen 1. Änderung vom 31.1.2011 für rechtsunwirksam erklärt. Aufgrund dieses Urteils erfolgte eine Erweiterung des Vogelschutzgebietes V 63.	Der Hinweis ist bekannt.
14.3	Die Ausweisung dieser Erweiterungsfläche als LS 25 II durch den als ausreichende Änderung der Rechtslage zu bewerten, um durch eine Neuaufstellung des Bebauungsplanes die Legalisierung der kommunalen Entlastungsstraße zu erreichen, wird vom NABU bezweifelt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG. Die rechtlichen Voraussetzungen für die 126. Flächennutzungsplanänderung und den B-Plan Nr. 89 werden in den Unterlagen dazu ausführlich dargelegt.
14.4	Die Neuaufstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt nicht in hinreichendem Maße die ursprünglichen Mängel der Planung und führt hierdurch nicht zu der notwendigen Kompensation.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wurde vom Land Niedersachsen die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes V 63 überprüft und korrigiert. Die nationale Unterschutzstellung auch der neu gemeldeten Flächen des V 63 erfolgte durch den LK Wittmund. Die 126. Flächennutzungsplanänderung sowie der BP 89 bauen auf den heute rechtsgültigen Vorgaben zu dem Vogelschutzgebiet V 63 und den hierzu erlassenen LSG Verordnungen,

		der Verordnung vom 30.09.2010 über das Landschaftsschutzgebiet 25 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich des LK Wittmund“ (Amtsblatt für den LK Wittmund Nr. 12 vom 29.10.2010, S. 52) und der Verordnung vom 13.10.2016 über das Landschaftsschutzgebiet 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensersiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund (Amtsblatt für den LK Wittmund Nr. 12 vom 31. Okt. 2016, S. 127 ff.), auf. Die Unterlagen zum Bauleitplanverfahren umfassen neben dem gemeinsamen Umweltbericht, die Prüfung nach § 34 BNatSchG, eine Artenschutzprüfung sowie einen landschaftspflegerischen Begleitplan. Zusätzlich zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden 18 ha als Kohärenzmaßnahmen zur Sicherung des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000 verbindlich festgelegt. Die wesentlichen Forderungen des NABU sind demnach erfüllt.
14.5	Das Zugrunde legen der derzeitigen Situation wird dem Wertverlust des Vogelschutzgebiet durch den bereits erfolgten Bau der Straße ebenso wenig gerecht wie die Gegenüberstellung mit den unzureichenden Erhebungen des ursprünglichen Verfahrens, die vom NABU zu dem damaligen Zeitpunkt bereits kritisiert wurden.	Die Bedenken treffen nicht zu. In den landschaftsplanerischen Beiträgen zur Bauleitplanung wird zum einen der Zustand von Natur und Landschaft vor dem Bau der Straße berücksichtigt, um so die bau- und anlagebedingten Auswirkungen erfassen zu können; zur Beurteilung der betriebsbedingten Auswirkungen wurden zusätzlich die heutigen Verhältnisse beachtet. Die Kritik des Naturschutzbundes ist nicht nachvollziehbar.

14.6	Die ergänzten Unterlagen werden von uns ebenfalls bemängelt, insbesondere die Erfassung der Brutvögel.	Die Vogelkartierungen und deren Bewertungen wurden entsprechend der derzeit gültigen Vorgaben durchgeführt. Hierauf wird bei den Abwägungen zu den weiter folgenden Einwendungen genauer eingegangen.
14.7	Durch die Straße ist inzwischen ein Umweltschaden entstanden, der entsprechend berücksichtigt und beglichen werden muss. Die Kompensation des " Time-lag" von nicht erfolgten Kohärenz- und Kompensationsmaßnahmen.	Auf § 19 Abs. 1, S. 2 BNatSchG wird verwiesen. Die Festlegung der Kompensation und der Kohärenzmaßnahmen werden ausführlich dargelegt; die Kompensationsmaßnahmen wurden bereits zum Zeitpunkt des Straßenbaus umgesetzt.
14.8	Ebenso fehlt die Bewertung der nicht erfolgten Gebietsentwicklung des Vogelschutzgebietes V 63 in diesem Bereich durch die, durch die Baumaßnahme verursachte Störung, neben dem Flächenverlust. Dies kann auch nicht durch ein Aufzeigen von erheblichen negativen Umweltauswirkungen durch einen Rückbau der Entlastungsstraße relativiert werden.	Aufgrund des Fehlens von Entwicklungs- und Maßnahmenplänen für des V 63 sind bisher keine speziellen Entwicklungen im Vogelschutzgebiet eingeleitet worden. Die Entwicklungen im Vogelschutzgebiet können aber gut in den angrenzenden Bereichen des V 63 abgelesen werden. Auf die im gesamten V 63 sehr ungünstigen Entwicklungstendenzen aufgrund der Änderung der landwirtschaftlichen Nutzung weist z.B. Pfützke, 2012, Brutvogelerfassung im EU V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ hin; die hiervon abweichende Entwicklung in der Kompensationsfläche hebt Pfützke lobend hervor. Die Überprüfung möglicher Auswirkungen des Rückbaus auf das Vogelschutzgebiet hat keinerlei Auswirkungen auf die Darstellungen der Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße auf das V 63; sie dient lediglich als ein Aspekt unter vielen in der Gesamtabwägung bezüglich der habitatschutzrechtlichen Ausnahmemöglichkeit .

14.9	Wir sehen die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen als nicht ausreichend, um die negative Entwicklung durch den bereits erfolgten Eingriff zu kompensieren. Bei der neuen Bewertung muss außerdem der Bau einer, bei korrekter ursprünglicher Abwägung, möglichen anderen Trassenvariante beurteilt werden, sowie die ungestörte Entwicklung des Vogelschutzgebietes V 63. Die ursprünglich erforderlichen Kohärenzmaßnahmen müssten im Weiteren ebenfalls in die Beurteilung einbezogen werden.	Der Einwendung kann nicht gefolgt werden. Die Bereitstellung von 32 ha für Kompensationsmaßnahmen ist im Einzelnen begründet und durch die differenzierte Bilanzierung hinterlegt. Aufgrund des Eingriffes in das LSG 25 und das LSG 25 II werden zusätzliche Kohärenzmaßnahmen festgelegt, die ebenfalls genauer dargelegt sind. Mögliche Trassenvarianten wurden mit dem Ergebnis der Bestätigung der Vorzugsvariante geprüft. Auswirkungen auf Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen gibt es nicht. Es ist unklar, was der Einwender mit Einbeziehung von „ursprünglich erforderlichen Kohärenzmaßnahmen“ meint.
14.10	Im Anhang übersenden wir die Stellungnahme des NABU Niedersachsen zu dem Bebauungsplan Nr. 72 "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" der Stadt Esens vom 2.2.2010. Die darin genannten Anregungen und Bedenken erhalten wir weiterhin aufrecht und bringen sie hiermit in das neue Verfahren zum Bebauungsplan Nr. 89 "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" der Stadt Esens ein.	siehe hierzu zu Punkt 14.11 ff

	Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Niedersachsen, Hannover	02.02.2010
14.11	Der NABU Niedersachsen eV, Kreisverband Wittmund, begrüßt es, dass die Stadt Esens unseren Hinweis auf die unvollständige Auslegung der Unterlagen aufgegriffen und in eine erneute Offenlage gegangen ist. Gleichzeitig möchten wir unser Befremden darüber ausdrücken, dass die Neuauslage nicht gleichzeitig dazu genutzt worden ist, um auch die sehr grundsätzlichen materiellen Mängel der Planung in Angriff zu nehmen. Die lassen sich wie folgt zusammenfassen: • Es fehlt nach wie vor eine Verträglichkeitsprüfung mit den Erhaltungszielen für das EU-Vogelschutzgebiet .Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Bensersiel" sowie den Schutzbestimmungen der EU-Vogelschutzrichtlinie. • Mit der Erweiterung des Vorhabens um eine Schallschutzwand ändert sich das Projekt in grundsätzlicher Weise, sodass die Eingriffsbilanzierung in Bezug auf das Landschaftsbild einer vollständigen Neubewertung bedarf.	Diese Aussagen sind für den BP 89 und die 126. Änderung des FNP nicht zutreffend.
14.12	• Die übrige Kompensationsberechnung ist nicht nur grundsätzlich ungenügend, sie bedarf auch deshalb einer Neubewertung, weil sie vor Meldung des EU-Vogelschutzgebietes festgesetzt wurde, ohne dass die erforderlichen Entwicklungsziele für das Vogelschutzgebiet berücksichtigt werden konnten.	Diese Anregungen sind nicht zutreffend. Zusätzlich zu den Kompensationsmaßnahmen im Oldendorfer Hammer wird nunmehr eine Kohärenzmaßnahme zur Sicherung des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000 zur Verfügung gestellt und verbindlich festgelegt.
14.13	• Es fehlt eine vollständige Prüfung artenschutzrechtlicher Belange.	Diese Anregung ist nicht zutreffend. Es wurde eine Artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt, die als Anlage 2 zum gemeinsamen Umweltbericht vorliegt.
14.14	• Die Alternativenprüfung ist unvollständig und stellt sich so-	Diese Anregung ist nicht zutreffend.

	wohl bezüglich denkbarer Varianten und bezüglich der Zumutbarkeit völlig neu.	Die Alternativenprüfung wurde bezüglich ortsnaher Alternativtrassen erweitert. Weitere Alternativen sind nicht ersichtlich und werden vom Einwender nicht genannt.
14.15	in der vorgelegten Planung werden die letzten noch verbliebenen ernst zu nehmenden Mechanismen zum Schutz der Natur und der Biodiversität in grober Weise missachtet. Insbesondere die fehlende Beachtung des EU-Vogelschutzgebietes und die völlig unakzeptable Behandlung des gesetzlichen Artenschutzes ist sie für den NABU in keiner Weise akzeptabel. Die Mängel sind so gravierend, dass eine positive Beschlussfassung über den B-Plan höchstens nach einer gründlichen Neuplanung des Vorhabens möglich sein kann. Der NABU bietet an, sich bei der Bewältigung der damit verbundenen Aufgaben (siehe unten) im Rahmen seiner Möglichkeiten einzubringen. Wir möchten allerdings auch nicht unerwähnt lassen, dass wir uns andernfalls weitere Schritte im Rahmen der uns als Anwälte der Natur zugestandenen Rechte vorbehalten werden.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Der Prüfung nach § 34 BNatSchG ist zu entnehmen, dass zwar eine Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebietes vorliegt, die habitatschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen jedoch erfüllt werden. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass die in Kap. 9.2.4 der Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zum Ergebnis hat, „*dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen*." Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmunds, die in ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.*"

		Eine artenschutzrechtliche Prüfung wurde durchgeführt und ist Teil der Unterlagen zur Bauleitplanung.
14.16	Dies vorangeschickt, aktualisieren wir unsere Stellungnahme. Um der Gefahr einer Präklusion zu begegnen und wegen der vielfältigen Wechselbeziehungen, die sich zwischen den aufgezeigten Defiziten in unserem bisherigen Vortrag und den ergänzend vorgelegten bzw. auch geänderten Unterlagen ergeben, erfolgt dies in Form einer überarbeiteten Gesamtstellungnahme. Grundsätzliches	Wird zur Kenntnis genommen
14.17	Zuerst einmal möchten wir erneut bemängeln, dass die Unterlagen nur unvollständig ausgelegen haben. • Den Unterlagen fehlen ebenso Untersuchungen zu anderen, normalerweise in einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder für die Abarbeitung artenschutzrechtlicher Sachverhalte üblichen Artengruppen (Fledermauserfassungen, Kartierungen von Amphibien, Schmetterlingen, Vegetationsaufnahmen, Pflanzenartenlisten der Biotoptypenkartierungen und ähnliches vor).	Im Zuge des Scoping-Verfahrens am 26.10.2016 wurde der Untersuchungsrahmen festgelegt. Weitergehende Kartierungen wurden demnach nicht gefordert und erwiesen sich im Zuge der Planung nicht als notwendig. Die flächendeckende Biotopkartierung gibt Hinweise auf den Wert der Lebensräume im Planungsraum. Einzelkartierungen sind darüber hinaus notwendig, soweit Hinweise auf eine besondere Bedeutung des Gebietes für bestimmte Artengruppen bestehen oder wesentliche Auswirkungen auf diese Gruppe zu erwarten sind. Aus diesem Grunde wurde im Zuge der Planung der kommunalen Entlastungsstraße eine Brutvogel- und Rastvogelkartierung (1999/2000, 2003 sowie 2015) erstellt. Bezüglich der anderen Tierartengruppen ist folgendes festzustellen: **Amphibien** Über die zu erwartenden Amphibien im Planungsraum und die zu erwartenden Beeinträchtigungen siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan Kap. 3.7.1.3 und 3.7.2.4.

		„Das Vorkommen der Erdkröte und des Grasfrosches im Planungsraum ist wahrscheinlich. Diese beiden Arten weisen in fast allen Landesteilen noch eine flächenhafte Verbreiterung, trotz lokal zu beobachtender Bestandseinbußen, auf; sie sind daher auch nicht in der Rote Liste vertreten (RL gefährdete Amphibien und Reptilien in Nds. und Bremen 1994) (vgl. auch Landschaftsrahmenplan). Ebenfalls in der ostfriesischen Marsch beheimatet sind die Grünfrösche, wobei jedoch eine differenzierte Betrachtung notwendig ist. Nach Untersuchungen von Eikhorst und Rahmel (zur Verbreitung des kleinen Teichfrosches und des Seefrosches in Nds., Informationsdienst Naturschutz; 1987) wird das flache Marschland vom Kleinen Teichfrosch (Kleiner Wasserfrosch) (Rana lessonae) weitgehend gemieden; es wurden in der Marsch keine Fundorte ermittelt. Auch bezüglich des Seefrosches (Rana ridibuda) und des Teichfrosches (Rana esculenta) konnten Eikhorst und Rahmel im Bereich von Bremen die scharfe Trennlinie mit der Geestkante feststellen. *Während nördlich und westlich von Bremen ausschließlich Seefrösche gefunden wurden, befanden sich südlich hiervon auch Teichfrösche sowie Mischpopulationen. Diese Einschätzung entspricht auch der Aussage des LRPL Friesland, wonach in der Marsch vor allem der Grasfrosch und der Seefrosch zu finden sind (vgl. auch Heckenroth und Lemmel, 1979, Zur Situation der Amphibien und Reptilien in Nds.). Der Seefrosch (RL 3) besiedelt jedoch insbesondere größere Gewässer mit Möglichkeit der Befestigung seiner Laichschnüre an Gehölzen. Die z. T. hohe Fließgeschwindigkeit in den Gewässern im Planungsraum stellt daher*

		einen ungünstigen Faktor als Lebensraum dar. Der Seefrosch ist aufgrund seines Rufes auch außerhalb der Paarungszeit meist gut zu hören, sowohl bei der Vogelkartierung wie auch bei der Biotopkartierung wurden keine akustischen Hinweise zum Vorkommen des Seefrosches im Untersuchungsbereich gefunden. Darüber hinaus gilt der Seefrosch als stationäre Art als wenig gefährdet durch den Autoverkehr. Bezüglich der Gefährdung der Amphibien durch den Straßenverkehr sind der Grasfrosch sowie die Erdkröte aufgrund ihrer relativ weiten Jahreswanderung zu nennen. Das Plangebiet besteht überwiegend aus landwirtschaftlich genutzten Grünland- und Ackerflächen. Typische Wanderwege-beziehungen zwischen Winterquartier und Laichgewässer, z. B. zwischen Gewässern oder Wiesen mit Tümpeln auf der einen Seite und größeren Gehölz-beständen oder Wäldern auf der anderen Seite, wie die Erdkröte sie als Sommer- und Winterlebensraum bevorzugt, werden durch die Straßentrasse nicht geschnitten. Hinzu kommt, dass bei der Begehung im Zuge der Vogelkartierung und der Biotopkartierung keine Zufallsfunde gemacht wurden.“ Diese verschiedenen Aspekte führten dazu, dass im Rahmen der Planung auf eine spezielle Amphibien-kartierung verzichtet wurde. Auch in dem aufbauend auf den Scoping-Termin festgelegten Untersuchungsrahmen wurde eine entsprechende Forderung nicht aufgestellt. Es konnten bisher nach Aussage der UNB im Rahmen des Scopingtermins auch keine Wanderbeziehungen von Amphibien, die durch die Straßentrasse betroffen werden, festgestellt werden. Sollten sich wider Erwarten jedoch Amphibienwanderbeziehungen herauskristallisieren, die

		durch die Straßenplanung geschnitten werden, wird die Stadt Maßnahmen zum Schutz und zur Biotopentwicklung nach Vorgabe der unteren Naturschutzbehörde durchführen. Besonders ist hierbei an die Neuanlage von Laichgewässern und Winterhabitaten bzw. an die Anlage von Krötenfangeinrichtungen gedacht. Hierbei werden die Vorgaben des Merkblattes zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS) beachtet. **Fledermäuse** Das Vorkommen von Fledermäusen im Planungsraum ist wahrscheinlich. Es wurden daher die Ergebnisse verschiedener Fledermauskartierungen in landschaftsräumlich vergleichbaren Bereichen auf der ostfriesischen Halbinsel ausgewertet und die zu erwartenden Fledermausarten bezüglich ihrer Gefährdung durch die Straßentrasse betrachtet. (siehe landschaftspflegerischer Begleitplan, Kap. 3.7.1.5 und 3.7.2.4, und Artenschutzprüfung, Kap. 5.1.2) **Sonstige Tierartengruppen** Für die anderen erwähnten Tierartengruppen stellt der Marschbereich keinen bedeutenden Lebensraum dar. Kartierungen von Wirbellosen fanden im Rahmen der Landschaftsrahmenplanung für Libellen, Heuschrecken und Tagfalter statt. Insbesondere für Tagfalter stellt der Landkreis Wittmund ein weniger artenreiches Gebiet dar. Etwas günstiger ist dies für Heuschrecken. Beide Artengruppen sind in der Geest aber häufiger zu finden als in der Marsch. Für Libellen sind insbesondere die zahlreichen Gewässer und Stillgewässer interessant, soweit sie eine naturnahe Ufervegetation aufweisen. Der Landschafts-

		rahmenplan nennt innerhalb des Untersuchungsraumes nur den Teich Groß Armenland als Stillgewässer mit naturnaher Ufervegetation; andere Bereiche mit einer vielfältigen Wirbellosenfauna wie Tagfalter- und Kleinlibellenarten oder Solitärbienen und Spinnenarten werden im Planungsraum nicht dargestellt. Aufgrund dieser Gesamtsituation wurde auf eine spezielle Kartierung von Wirbellosen verzichtet. Entsprechendes gilt für die Kleinsäuger.
14.18	• Insbesondere bei den Brutvogelerfassungen bitten wir ferner um Einsichtnahme in die Rohdaten der Kartierungen. Es sind insbesondere die weiter unten angesprochen Widersprüchlichkeiten und offenen Fragen in der Bewertung der Ergebnisse, die es uns erforderlich erscheinen lassen, diesen zusätzlichen Auswertungsschritt vorzunehmen, um zu einer abschließenden Bewertung des Bauvorhabens "Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" zu kommen. Wenn es bei den um eine Stellungnahme gebetenen, nach dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbänden darum geht, deren naturkundlichen und naturschützerischen Sachverstand in einer frühen Phase des Verfahrens und nicht erst vor Gericht einzubeziehen, muss man sie auch in die Lage versetzen, diesen einzubringen. Das ist dann nicht möglich, wenn lediglich einige wenige, hoch aggregierte Ergebnisse präsentiert werden, bei denen weder erkennbar ist, was zugrunde liegt noch die Güte der Bestandserfassungen dokumentiert wurde. Was für Emissionsberechnungen zum Straßenvorhaben oder die Lärmpegel recht ist, muss für die naturkundlichen Grundlagendaten billig sein. Insbesondere ist zu bemängeln, dass die dargestellten Verbreitungen und Häufigkeiten der verschiedenen Vogelarten in den einzelnen Unterlagen voneinander abweichen. Die tatsächliche Lage der Reviere, die für die genaue Beurteilung	Die Brutvogel- und Rastvogelkartierung wurde von Dr. Tim Roßkamp, Büro für Biologie und Umweltplanung, erstellt, einem Büro, das seit Jahren Kartierungen, insbesondere Vogel- und Biotopkartierungen durchführt. Das Büro besitzt die notwendigen Kenntnisse und Erfahrungen für entsprechende Kartierungen. Kartierungen 2013 • Die Methode der Bestandserfassung richtete sich nach den Vorgaben der Deutschen Ornithologischen Gesellschaft (DOG) sowie nach Bibby et al (1995). • Die Bewertung folgt den Vorschlägen nach Wilms, Behm-Berkelmann & Heckenroth (1997). • Die Gefährdungsabschätzung basiert auf Angaben von Krüger (1994) sowie Bauer & Berthold (1996). • Zur Bestimmungen der Statusangabe werden die Kriterien des European Ornithological Atlas Committee (Sharrock 1973) verwendet. • Die Bewertung der Gastvogellebensräume erfolgt nach den Kriterien von Burdorf et al. (1997).

	der Eingriffsschwere erforderlich ist, lässt sich deshalb nur anhand der Rohdaten nachvollziehen.	Kartierungen 2015 • Methode der Brutvogelerfassung nach Bibby et al 1995 für geschützte und gefährdete Arten (Gefährdungsklasse 1 bis 3), für weitere Arten nach Südbeck, Hrsg. 2005 • Methode der Bewertung Brutvögel nach Behm & Krüger 2013 • Methode der Bewertung Rastvögel nach Krüger et al. 2013 Die Einsichtnahme in Rohdaten ist nicht üblich und nicht notwendig. Rohdaten (also Feldkarten) werden grundsätzlich nicht herausgegeben. Eine Interpretation durch Dritte würde zwangsläufig zu fehlerhaften Untersuchungsergebnissen führen. So hat jeder Kartierer seine persönliche und nur von ihm selbst fehlerfrei zu interpretierende Dokumentationsweise. Außerdem fließen bei der Auswertung unzählige Geländeeindrücke mit ein die für Außenstehende nicht aus den Feldkarten abzulesen sind. Des Weiteren wird in den Methodenbeschreibungen und Bewertungsverfahren mit keinem Wort erwähnt, dass auch Feldkarten Teil eines Gutachtens sind. Beauftragt wird immer eine Interpretation der Geländebeobachtungen und nicht die Vorlage von Rohdaten.
14.19	• Es ist zu bemängeln, dass die aktuelle Planung nicht alle ihr bekannten und auf Anfrage wohl auch verfügbaren Informationsquellen insbesondere zur avifaunistischen Bewertung des Planungsgebietes genutzt hat. So liegen aus dem Zusammenhang der Abgrenzung des EU-Vogelschutzgebietes umfangreiche, aus den Jahren 2006 bis 2008 stammende Rastvogeldaten vor, außerdem Hinweise über das Vorkommen von Brutvögeln sowie im Zusammenhang mit der seinerzeit geplanten Pipeline zum Transport von	Die Samtgemeinde und Stadt haben alle ihre vorliegenden Daten verwendet, die zur Beurteilung des Planungsraums herangezogen werden können. Hierbei wurden zum einen die zu Beginn der Planung ermittelten Bestände sowie die 2015 ermittelten Bestände, ebenso die vom NLWKN durchgeführten Kartierungen von 2009 und 2012 verwendet. Die Kartierungen von Schreiber zum Brutvogelbestand auf Teilabschnitten der geplanten Ethan-Leitung von Dornum

	Ethan von Dornum nach Wilhelmshaven aktuelle Brutvogelerfassungen aus dem unmittelbaren Grenzbereich zum Planungsraum aus 2007 vor. Dies war der Stadt bzw. den von ihnen beauftragten Gutachtern grundsätzlich bekannt. Wir halten es für nicht korrekt, sich auf mittlerweile mehr als 10 Jahre alte Daten zu stützen, wenn aktuelleres Material verfügbar ist.	nach Wilhelmshaven (2007) liegen mindestens 1,5 km südlich des Planungsraumes; sie können daher nicht zur Einschätzung des Planungsraumes genutzt werden. Mitbeachtet im Rahmen der Bearbeitung wurden folgende Veröffentlichung: Schreiber, M. (1998): Vogelrastgebiete im Grenzbereich zum Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“, an der Unterems und an der Unterweser, Bramsche. Krüger, T. u. a. (2014): Atlas der Brutvögel in Niedersachsen und Bremen 2005 – 2008 In: Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen, Heft 48. Es ist auch zu beachten, dass bei der vorliegenden Bauleitplanung zum einen die Daten aus der Zeit vor dem Bau der Straße, zum anderen Daten aus jüngerer Zeit beachtet werden müssen. Dies haben die Samtgemeinde und die Stadt Esens mit den berücksichtigten Unterlagen erfüllt.
14.20	Wir möchten grundsätzlich außerdem unsere Verwunderung darüber ausdrücken, dass aufgrund eines selbst eingeräumten formalen Mangels (siehe Begründung S. 6 oben) der bisherige Bebauungsplan vollständig überarbeitet und durch den jetzt ausgelegten ersetzt werden soll, aber nicht gleichzeitig auch eine Überarbeitung des entsprechenden Flächennutzungsplanes erfolgt. Denn wenn der B-Plan an dem formalen Mangel leidet, das EU-Vogelschutzgebiet seinerzeit nicht berücksichtigt zu haben, dann gilt dies doch gleichermaßen auch für den Flächennutzungsplan. Wenn bei der Aufstellung des B-Planes das Problembewusstsein für die Problematik des Vogelschutzgebietes gefehlt hat, wird dies auch bei der Änderung des F-Planes der Fall gewesen sein. Ein mit Mängeln behafteter Flächennutzungsplan kann aber ja wohl nicht Grundlage für die Neuaufstellung eines Bebauungsplanes sein!	Diese Aussagen sind für den BP 89 und die 126. Änderung des FNP nicht zutreffend.

14.21	Schließlich möchten wir darauf hinweisen, dass die fehlende Berücksichtigung des im Juni 2007 vom niedersächsischen Landeskabinett gemeldeten EU-Vogelschutzgebietes V 63 "Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens" nicht nur einen formalen, sondern einen materiellen Mangel darstellt, der bei genauer Auswertung der Unterlagen eine erhebliche Schwere erreicht.	Diese Aussagen sind für den BP 89 und die 126. Änderung des FNP nicht zutreffend.
14.22	Betroffenheit des EU-Vogelschutzgebietes V 63 Entgegen den Ausführungen im Erläuterungsbericht zum B-Plan 72 der Stadt Esens besteht eine vielfältige Betroffenheit des bisher lediglich gemeldeten EU-Vogelschutzgebietes V 63. Es erscheint uns wichtig, auf diesen Umstand hinzuweisen, weil mit der bloßen Meldung eines Gebietes der Status des faktischen Vogelschutzgebietes verbunden bleibt, der einer Kommune bei ihren Planungen außerordentlich geringen Spielraum belässt. Den Status des faktischen Vogelschutzgebietes verliert das Gebiet V 63 erst dann, wenn eine Ausweisung als Schutzgebiet erfolgt ist (siehe § 33 Abs. 2 BNatSchG). Unmittelbare Flächeninanspruchnahme des EU-Vogelschutzgebietes. Die Aussage des Erläuterungsberichts zum Bebauungsplan, wonach die geplante Trasse und die mit ihm verbundenen baulichen Maßnahmen vollständig außerhalb der aktuellen Grenze des EU-Vogelschutzgebietes liegen würden, ist ganz und gar unzutreffend. Eine Überlagerung der Karten zeigt nämlich, dass der Geltungsbereich des B-Planes selbst nach den verschiedenen Unterlagen der Stadt Esens in erheblichem Maße in den Grenzen des Vogelschutzgebietes V 63 überlagert und sogar Trassenbereiche selbst als auch verschiedene, damit verbundene Bestandteile in den Grenzen des Gebietes liegen. Verwiesen sei auf die Maßnahmen 7 S, 8 A, 10 S, 13 A, die wegen des Straßenvorhabens unmittelbar südlich der Ortsentlastungsstraße neu anzulegende Zuwegung	Das neu abgegrenzte Vogelschutzgebiet V 63 sowie das LSG 25 II des LK Wittmund sind Grundlage der Prüfung nach § 34 BNatSchG im Rahmen der aktuellen Bauleitplanung.

	vom Oldendorfer Weg nach Westen sowie die südlichen Teile der Kreiselanlage zur Anbindung der L 8. Die aktuell im Internet verfügbaren digitalen Gebietsgrenzen überlappen auch an weiteren Stellen randlich mit der Trasse bzw. den Nebenflächen des Straßenbauvorhabens, sodass festzustellen ist, dass eine unmittelbare Inanspruchnahme des Vogelschutzgebietes vorliegt, die von der Neuplanung nicht erkannt und behandelt worden ist. Flächenhafte Inanspruchnahmen von Europäischen Schutzgebieten können grundsätzlich nur im Rahmen einer vollständigen Verträglichkeitsprüfung auf ihre Wirkung hin abgeschätzt werden. In diesem Zusammenhang wird beispielhaft auf die Anleitungen nach Mierwald et al. (2004) verwiesen.	
14.23	Ausgegliederte Gebietsteile waren zwingend in das Gebiet zu integrieren Bei den Flächen zwischen der Grenze des EU-Vogelschutzgebietes V 63 und der Bebauung von Bensersiel handelt es sich der Qualität nach um zwingend in das Vogelschutzgebiet zu integrierende Gebietsbestandteile. Denn für sie sind im Vergleich zum Gesamtgebiet überdurchschnittliche Bestandsdichten von Schutzgütern des EU-Vogelschutzgebietes aus den Planungsunterlagen selbst sowie aus anderen Quellen belegt. Dies soll nachfolgend beispielhaft für zwei Brutvogeldaten anhand der in den Planunterlagen dokumentierten Daten dargelegt werden. Vergleichbares ist ebenfalls für Rastvögel nachweisbar. Kiebitz: Für die insgesamt 8043 ha umfassende Meldefläche weist der Standarddatenbogen zum Gebiet einen Brutbestand von „> 151" aus. Bei aufgerundet 200 Brutpaaren ergeben sich daraus durchschnittlich ca. 2,49 Brutpaare/100 ha. Demgegenüber kommen auf den ca. 44 ha der wegen der Ortsentlastungsstraße ausgesparten Fläche des IBA-Gebietes westlich und südlich Bensersiel nach den mitgelieferten Planunterlagen 12 Brutpaare vor.	Das Vogelschutzgebiet V 63 wurde vom Land neu abgegrenzt; das neu gemeldete Gebiet wurde dem Landkreis Wittmund als LSG 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensersiel, SG Esens, LK Wittmund) im Oktober 2016 ausgewiesen. Das erweiterte Vogelschutzgebiet wurde im Rahmen der Prüfung nach § 34 BNatSchG beachtet.

	Rundet man diese Fläche sogar noch nach oben auf 50 ha auf, so ergibt sich für diese Teilfläche eine Siedlungsdichte von 25 Brutpaaren/100 ha. Mit einer 10fach über dem Durchschnitt liegenden Brutpaardichte gehört die um Bensersiel ausgesparte Fläche zu den flächenmäßig geeignetsten und hätte nach der Rechtsprechung des EuGH zwingend in das Gebiet integriert werden müssen, um den zum Zeitpunkt der Gebietsausweisung in der Roten Liste als stark gefährdet eingestuften Kiebitz als wandernde Vogelart gem. Art. 4 Abs. 2 VRL zu schützen. Schilfrohrsänger: Für die den Planungen zugrunde liegende avifaunistische Erfassung wurden 28 "wahrscheinliche" und 32 "mögliche" Brutpaare dieser Art ermittelt. Eine Flächenangabe zum Bearbeitungsgebiet fehlt zwar, allerdings ist aus den uns vorliegenden Auszügen der Brutvogelerfassung und dort vorgenommenen avifaunistischen Bewertung der Flächen nach Wilms et al. (1997) zu ersehen, dass wohl eine Gesamtfläche von 270 ha untersucht worden ist. Legt man lediglich die "wahrscheinlichen" Brutpaare zugrunde, so erreicht der Schilfrohrsänger im Planungsraum eine Dichte von rechnerischen 10,3 Brutpaaren/100 ha. Demgegenüber wird der Bestand für das 8043 ha große Gesamtgebiet lt. aktuellem Standarddatenbogen auf „> 150" Brutpaare geschätzt, was einer Dichte von lediglich ca. 1,9 Brutpaaren/10 ha entspricht. Damit steht auch für diese wertgebende Vogelart fest, dass der ausgesparte Bereich mit seinem Umfeld eine gegenüber dem Restgebiet weit überdurchschnittliche Bedeutung besitzt und deshalb zwingend in das Gebiet hätte integriert werden müssen. Diese herausragende vogelkundliche Bedeutung bescheinigt auch der Grünordnungsplan, wenn dort ausgeführt wird (S. 35): *„Insbesondere zwischen dem Oldendorfer Weg und dem Oldendorfer Tief liegt eine Ballung von Brutplätzen der Wiesenvögel vor. Neben den nicht gefährdeten Arten finden wir hier vor allem Kie-*	

	bitze (29 sichere und wahrscheinliche Brutplätze), Uferschnepfe (1) und Wiesenpieper (3). Aufgrund dieser Dichte der Brutplätze muss das Gebiet als besonders wertvoll für die Vogelweit eingeschätzt werden." In diesem Zusammenhang kann nicht auf den (vorläufigen) Abschluss der Gebietsmeldung durch die EU-Kommission verwiesen werden. So hat der NABU Deutschland gegen die Einstellung des seinerzeit noch laufenden Vertragsverletzungsverfahrens eine neue Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht, bei der auch die Abgrenzungslücken für das Gebiet V 63 ausdrücklich thematisiert wurden. Es ist schwer vorstellbar, dass die EU-Kommission nicht wenigstens gegen Niedersachsen ein neues Verfahren aufnimmt, denn es sind überdies auch weitere, erhebliche Defizite zu beklagen, die zur Veranschaulichung der Tragweite hier nachfolgend nur kurz skizziert seien. Es fehlen nämlich nicht nur noch kleine randliche Bereiche an einer sonst an sich befriedigenden Gebietskulisse. Vielmehr wurden selbst wichtigste Bereiche nur unvollständig gemeldet, wie die nachfolgenden Beispiele verdeutlichen: • So wurde das IBA-Gebiet "Hohe Geest bei Himbergen/Bad Bodenteich", welches nach der EUNIS-database das größte Vorkommen des Ortolans in Europabeherbergt, nur zu 11 % als EU-Vogelschutzgebiet gemeldet. • Das von der EU-Kommission in ihrer Begründeten Stellungnahme vom 04.04.2006 ausdrücklich angemahnte Gebiet "Nordhorn-Bentheimer Sandniederung" wurde zu weniger als 10 % der Fläche berücksichtigt. Infolge dessen sind durch die ausgewählten Gebietsteile auch nur 14 der 153 Brachvogelreviere, für die die EU-Kommission dieses Gebiet angemahnt hatte, einbezogen. • Wenn man berücksichtigt, dass die EU-Kommission gegen Irland ein Verfahren u.a. deshalb geführt hatte, bei dem es um fehlende	

	Flächen von einem 2,2 und 4,5 Hektar ging oder gegen Österreich wegen fehlender 64 + 352 Hektar das Verfahren C-209/04 angestrengt hat, dann sind die Klagegründe in Bezug auf Niedersachsen zumindest umfangreicher, denn gegenüber den in der Begründeten Stellungnahme vom 04.04.2006 eingeforderten Flächen fehlen in der Meldung aus 2007 noch immer ca. 130.000 ha. Zieht man die Beispiele aus Irland und Österreich heran, dann würden im Übrigen die gezielten Herausnahmen im Bereich der Stadt Esens für eine eigenständige Verurteilung durch den EuGH ausreichen. Außerdem ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Auswahl und Ausweisung von Vogelschutzgebieten keineswegs einen zu einem bestimmten Zeitpunkt abgeschlossenen Prozess darstellt, sondern die Gebietskulisse kontinuierlich zu überprüfen und ggf. zu ergänzen ist. In diesem Sinne hat jedenfalls der EuGH in der Entscheidung gegen Österreich entschieden. Nichts anderes ist fachlich vernünftig. Legt man die im Art. 4 Abs. 1 VRL formulierten Maßstäbe zugrunde, so gibt es in fachlicher Hinsicht gleich eine ganze Reihe von Gründen, die dagegen sprechen, für die Auswahl und Ausweisung von Vogelschutzgebieten einen absoluten Schlusspunkt festlegen zu können. Vielmehr ist die Abgrenzung von EU-Vogelschutzgebieten in einem gewissen Umfang als eine Daueraufgabe zu verstehen. Verschiedene Gründe dafür sind nachfolgend zusammengestellt. Unvollständigkeit der Gebietsliste beim Auftreten neuer Arten Kommt es zur Neuansiedlung einer Vogelart, wie dies um 1995 beim Löffler *(Platalea leucorodia)* der Fall war, so entsteht natürlicherweise Nachmeldebedarf, da die Verpflichtung zum Schutz dieser im Anh. I VRL geführten Vogelart besteht und für sie bisher kein Schutzgebiet vorgesehen ist. Dass dies im Falle des Löfflers	

	bisher mühelos umsetzbar war, weil die Tiere allesamt im Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer" brüteten, ändert nichts an der Problematik. Anders stellte sich nämlich die Situation dar, die durch die Wiederansiedlung des Uhus in weiten Teilen Niedersachsens entstanden war. Für diese Anh. I-Vogelart waren komplett neue Gebiete nachzumeiden, was 2007 auch erfolgt ist. Neue Erkenntnisse Die Meldung von Vogelschutzgebieten erfolgt notwendigerweise auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Meldung vorliegenden Erkenntnisse. Wenn aber auf Basis solcher Erkenntnisse eine Meldung abgeschlossen wird, bedeutet dies eben nicht, dass damit auch ein kohärentes Schutzgebietsnetz für die zu schützenden Vogelarten geschaffen werden konnte. Sind Vogelarten erst sehr selten im Schutzgebietsnetz vertreten, so kann bis zu einem gewissen Grad jedes neu gefundene Vorkommen die Nachmeldung eines Gebietes erforderlich machen. Natürliche Veränderungen Auch natürliche Veränderungen in der Verteilung oder dem Auftreten von Arten können notwendig machen, dass neue Vogelschutzgebiete ausgewiesen werden müssen (und bisherige u.U. funktionslos werden, weil ihnen die zu schützenden Vogelarten auf mehr oder weniger natürlichem Wege abhanden gekommen sind). Dies könnte der Fall sein, wenn Arten aus einem Gebiet abwandern und sich außerhalb der Grenzen fest etablieren oder wenn durch ein katastrophenhaftes Ereignis eine Vogelart in einem Gebiet ausgelöscht wird und damit eine Lücke im Schutzgebietsnetz gerissen wird, die allerdings durch die seinerzeit nicht für erforderlich erachtete Meldung eines benachbarten Gebietes mit dieser Vogelart wieder geschlossen werden kann. Fehlerhafte Gebietsabgrenzung Faktische Vogelschutzgebietsteile ergeben sich schließlich bei der	

	Beurteilung der Vollständigkeit der Gebietsgrenzen. Hier sei noch einmal an die zentrale Aufgabe erinnert, die mit der Einrichtung von Vogelschutzgebieten erreicht werden soll: *besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen*." Dieses Ziel ist allein durch das Schutzgebietsnetz zu gewährleisten, während die Bestimmungen des Artenschutzes als zusätzliches Schutzinstrument auch außerhalb der Schutzgebiete hinzukommen. Die Gewährleistung des günstigen Erhaltungszustandes ist jedoch nicht zu leisten, wenn, wie im vorliegenden Fall, dem Gebiet unverzichtbare Teile fehlen. Neue Erkenntnisse über Häufigkeit und Status von Schutzgütern Die an die EU-Kommission übermittelten Standarddatenbögen enthalten in vielen Fällen keine Angaben zum Status der Arten oder zur Populationsgröße. Auch hier führen neue Erkenntnisse zu einer Änderung des Datenbestandes, wenn auch nicht in räumlicher, so doch in inhaltlicher Hinsicht. Insbesondere dann, wenn sich aber herausstellt, dass eine Vogelart doch kein Vermehrungsvorkommen in einem Gebiet mehr hat oder ein Vorkommen erloschen ist, weil bei der Gebietsmeldung auf veraltete Daten zurückgegriffen wurde, so ändert sich damit gleichzeitig auch die Meldegrundlage, auf der die EU-Kommission nach Art. 4 Abs. 3 VRL die Gebietsmeldung eines Mitgliedstaates beurteilt hat. Auch eine solche Situation macht u. U. die Nachmeldung von Gebieten erforderlich. Gleiches gilt für den Fall, dass die Bestandsgrößen von Vogelarten in den Gebieten als viel zu hoch angesetzt worden sind. Erweist sich deshalb nämlich der geschützte Populationsanteil am Gesamtbestand als zu klein, so ist das zentrale Ziel, nämlich die Sicherstellung des Überlebens und der Vermehrung im gesamten	

	Verbreitungsgebiet, nicht mehr gewährleistet. Konkurrierende Schutzziele Im Zuge des Gebietsmanagements kann sich herausstellen, dass die Entwicklungsziele verschiedener Schutzgüter konkurrieren und im Zuge einer Priorisierung das eine Schutzgut zu Gunsten eines anderen zurückgedrängt oder sogar ganz aufgegeben werden muss. Ein konkretes Beispiel hierfür ist die Emsniederung im westlichen Niedersachsen, wo ein Vogelschutzgebiet zur Sicherung verschiedener Rastbestände (u.a. Zwerg- und Singschwan und Goldregenpfeifer als Vogelarten des Anh. I) mit einem FFH-Gebiet in weiten Teilen deckungsgleich ist, in dem es um den Schutz von Auenlebensräumen geht. Da die nordischen Rastvögel offene, eher kurzrasige Grünlandflächen bevorzugen, wohingegen die Entwicklungsziele im FFH-Gebiet auf eine Entstehung von Wald- und Ästuarlebensräumen hinsteuern, entsteht hier eine nicht aufzulösende Konfliktsituation. Da die Entwicklung der Auenlebensräume an bestimmte standörtliche Bedingungen gebunden und nicht beliebig zu verlagern ist, muss an dieser Stelle der Schutz der genannten Vogelarten zurückgestellt werden, dafür aber an anderer Stelle ein neues Gebiet mit den Anforderungen dieser Art etabliert werden. Derartige Konstellationen sind auch zwischen verschiedenen FFH-Schutzgütern denkbar und haben deshalb u.U. die Meldung neuer Gebiete zur Folge. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es angesichts der aktuellen Meldesituation, der bestehenden Datenlage und verschiedener Umstände eine Reihe von fachlichen Gründen gibt, die die Ausweisung weiterer Vogelschutzgebiete erforderlich machen und nicht von einem absoluten Schlusspunkt in dieser Frage ausgegangen werden kann. Schließlich ist in diesem Zusammenhang auch darauf zu verweisen, dass die Frage der faktischen Vogelschutzgebiete bzw. -	

	gebietsteile in Deutschland, sogar speziell in Ostfriesland und im hier betroffenen Gebiet auch von den nationalen Gerichten nicht als abgeschlossen angesehen wird. Zuerst sei in diesem Zusammenhang die Entscheidung 1 KN 149/05 vom 22.05.2008 des OVG Lüneburg angeführt, in der festgestellt wird, dass die erfolgreiche Geltendmachung eines faktischen Vogelschutzgebietes hätte fachgutachterlich "erhärtet" werden müssen. Nichts anderes hat das Bundesverwaltungsgericht in diversen Entscheidungen formuliert, worauf auch das OVG Lüneburg eingeht: *„Dementsprechend verringert sich die gerichtliche Kontrolldichte und unterliegt Parteivorbringen, es gebe ein faktisches Vogelschutzgebiet, das eine "Lücke im Netz" schließe, besonderen Darlegungsanforderungen (B VerwG, Beschl. v. 13.3.2008 - 9 VR 9.07 – NuR 2008, 495 unter Hinweis auf Urteile vom 21.6.2006 - 9 A 28.05 -, BVerwGE 126, 166 und vom 14.11.2002 - 4 A 15.02, a.a.o.; vgl. zu den Substantiierungsanforderungen im Übrigen auch: BVerwG, Urt. v. 30.1.2008 - 9 A 27.06 -, NVwZ 2008, 678; Urt. v. 23.11.2007 - 9 B 38.07 -, UPR 2008, 112). Das gilt auch für die Frage der Gebietsabgrenzungen."* Vor diesem Hintergrund dürfte schließlich auch der Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts ergangen sein. Wie oben nun allein anhand der von der Stadt in seinen eigenen Planunterlagen dokumentierten Unterlagen dargelegt worden ist, verfügt der ausgesparte Gebietsteil über eine herausgehobene Qualität und hätte nach den Auswahlkriterien des Landes Niedersachsen als Bestandteil des Vogelschutzgebietes V 63 mitgemeldet werden müssen. Bestandsangaben für weitere Arten (z.B. auch für Rastvögel; siehe hierzu Informationen in angehängter Tabelle) würden dieses beispielhaft an den Arten Schilfrohrsänger und Kiebitz ermittelte Ergebnis unterstreichen. Der Vollständigkeit halber sei darauf verwiesen, dass vor wenigen Monaten das VG Oldenburg in einem Urteil im benachbarten Dor-	

	num festgestellt hat, dass vieles für die Annahme eines faktischen Gebietsteiles spreche und deshalb korrekt dem streitigen Flächennutzungsplan und der Versagung von Baugenehmigungen zugrunde gelegt worden sei. Bewusst fachfremde Erwägungen bei der Abgrenzung Es lässt sich im Übrigen an hand der "Entwicklungsgeschichte" der Grenzziehung für das EU-Vogelschutzgebiet V 63 nachweisen, dass fachwidrige Erwägungen bei der Abgrenzung des Gebietes mehr und mehr die Oberhand gewonnen haben. Der den Mitgliedstaaten gerichtlich eingeräumte fachliche Beurteilungsspielraum bei der Gebietsauswahl und Gebietsabgrenzung wurde hierbei nicht nur überschritten, sondern sogar bewusst und in weitem Maße überschritten. Das OVG Lüneburg schreibt in seiner besagten Entscheidung hierzu: "*Die Mitgliedstaaten haben bei der Frage, welche Gebiete nach ornithologischen Kriterien für die Erhaltung der in Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie aufgeführten Vogelarten zahlen- und flächenmäßig am geeignetsten sind, einen fachlichen Beurteilungsspielraum (EuGH, Urt. vom 2.8.1993 - C 355/90 -, NuR 1994,521; BVerwG, Beschl. v. 13.3.2008, a.a.o.). Zu den Bewertungskriterien gehören neben Seltenheit, Empfindlichkeit und Gefährdung einer Vogelart u.a. die Populationsdichte und Artendiversität eines Gebiets, sein Entwicklungspotenzial und seine Netzverknüpfung (Kohärenz) sowie die Erhaltungsperspektiven der bedrohten Art (B VerwG, Urt. vom 14.11.2002 - 4 A 15.02 -, BVerwGE 117, 149 = NVwZ 2003, 485)."* Die Betonung bei der Beschreibung des Beurteilungsspielraumes liegt unseres Erachtens auf "fachlich". Die Fachlichkeit ist jedoch angesichts der oben dargelegten Bestandszahlen für das Gebiet im hier zu betrachtenden Bereich bereits widerlegt. Hinzu kommt, dass der erste Entwurf der Gebietsgrenze, die hier mit dem handschriftlichen Vermerk "Arbeitskarte - Stand 6. Juni	

	2006" vorliegt, von einer Gebietsgrenze bis an die Ortschaft Bensersiel ausging und damit der IBA-Abgrenzung aus Melter & Schreiber (2000) entsprach. Die Grenzziehung orientierte sich, soweit anhand des großen Maßstabs erkennbar, an im Gelände nachvollziehbaren Strukturen wie etwa Straßen oder Ortsrändern. Eine solche Grenze wäre auch vor dem Hintergrund der oben genannten Bestandszahlen nicht zu beanstanden gewesen. Eine spätere Gebietsabgrenzung, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens im Herbst 2006 per CD verteilt wurde, wich hiervon deutlich ab und war bereits von der Ortschaft abgerückt, bewahrte aber immerhin insoweit im streitigen Bereich einen Schein von Fachlichkeit, indem die Grenze wenigstens noch anhand von im Gelände erkennbarer Strukturen gezogen wurde. Allerdings wäre auch diese Grenze in fachlicher Hinsicht zu beanstanden gewesen, da sie die oben beschriebenen avifaunistisch überdurchschnittlich wertvollen Bereiche ausgeklammert hätte. Die schließlich gemeldete Gebietsgrenze verließ den Boden der Fachlichkeit vollends, denn sie verlief ohne erkennbare Anbindung an vorhandene Geländestrukturen um Bensersiel herum. Eine fachlich begründete Abgrenzung hätte sich hingegen an der Verbreitung der für die Abgrenzung maßgeblichen Brutvogelbestände orientieren müssen, was gegenüber dem IBA-Gebiet vielleicht die Herausnahme der einen oder anderen Gelände entlang der Ortschaft hätte rechtfertigen können, nicht jedoch die jetzige Gebietsgrenze. Die bewusste Heranziehung nichtfachlicher Gesichtspunkte bei der Grenzziehung ist nach unserer Kenntnis im Übrigen auch durch das Ministerium in Gesprächen bestätigt worden. Wenn das OVG Lüneburg in diesem Zusammenhang ausführt: *"Die neue Straßentrasse stellt vor diesem Hintergrund zwar keine "natürliche" Grenze zwischen Siedlungsbereich und Schutzzone dar, weil das Schutzgebiet auch ansonsten auf Straßenverläufe*	

	keine Rücksicht nimmt und auch Landesstraßen in den Schutzbereich einbezieht. Es ist aber jedenfalls auch nicht sachwidrig, eine Abgrenzung anhand einer vorhandenen Straßenplanung vorzunehmen.", so ist diese Aussage im Grundsatz zwar nicht falsch, denn es sind natürlich Situationen denkbar, in denen sich bestehende fachliche Kriterien mit einer solchen (künftigen) Grenze decken. Vorliegend ist, wie oben dargelegt wurde, eine solche Situation jedoch nicht gegeben, vielmehr wurden entgegen den sonstigen Maßstäben zur Gebietsabgrenzung fachfremde Erwägungen herangezogen. Zusammenfassend gehen wir davon aus, dass wir mit diesen Darlegungen die Annahme der B-Plan-Begründung widerlegt haben, mit der Nachmeldung des Vogelschutzgebietes V 63 stehe fest, *"dass diejenigen Bereiche, in denen die Nachmeldung flächenmäßig hinter dem ursprünglichen IBA-Gebiet zurückbleibt, nicht als faktisches Vogelschutzgebiet zu bewerten sind. Die in der Meldung vorgenommene Abgrenzung halte einer fachlichen und rechtlichen Prüfung stand. " (S. 6).*	
14.24	Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes durch die Entlastungsstraße Selbst wenn die jetzige Grenzziehung in fachlicher Hinsicht nicht zu beanstanden wäre und keine fachfremden Erwägungen dabei eine Rolle gespielt hätten, wäre die Entlastungsstraße in der jetzigen Form unzulässig, weil sie das EU-Vogelschutzgebiet V 63 in seinen Erhaltungszielen erheblich beeinträchtigt. Denn allein beim Kiebitz als Erhaltungsziel des EU-Vogelschutzgebietes gehen zehn der Brutpaare in den bestehenden Grenzen verloren. Dieser Wert ergibt sich unmittelbar aus den ausgelegten Kartengrundlagen sowie aus dem Urteil 1 KN 149/05 des OVG Lüneburg vom 22.05.2008, denn dort ist von "bis etwa 18 Brutpaaren" die Rede. Zehn von ihnen haben ihr Revier in den Grenzen des Gebietes. In	Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der kommunalen Entlastungsstraße wurde im Rahmen der Prüfung nach § 34 BNatSchG ausführlich dargestellt. Die im Zuge der Bauleitplanung erstellte Ausarbeitung berücksichtigt die neue Rechtslage (LSG 25 II), die neue Sachlage (zusätzliche Vogelkartierungen 2015) sowie die aktuelle Rechtsprechung und Literatur zu diesem Problembereich.

	den Grenzen gehen außerdem je ein Revier des Wiesenpiepers und eines des Schilfrohrsängers verloren. Über dieses Maß hinaus werden selbst nach Erkenntnissen der städtischen Planunterlagen weitere zwei Brutpaare des Schilfrohrsängers, sieben der Feldlerche, eines der Schafstelze, des Wiesenpiepers und der Uferschnepfe sowie weitere neun Reviere des Kiebitzes vernichtet. Damit ist der Umfang der Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes noch nicht einmal umfassend beschrieben. Denn im Einwirkungsbereich der erheblichen und allgemeinen Beeinträchtigung (siehe Karten) brüten weitere Vogelarten der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes. Zu nennen sind Stockente, Blesshuhn, Austernfischer und Teich- und Sumpfrohrsänger. Die Beeinträchtigungen werden in den ausgelegten Unterlagen selbst dokumentiert. So stellen die Unterlagen „B_Anl_1 Bestand Konflikt B_Anl_1 v2008.pdf“, „B_Anl_1 Bestand Konflikt Bl2 v2008.pdf“ und „B_Anl_1 Bestand Konflikt Bl3 v2008.pdf“ insgesamt ca. 14 ha des Vogelschutzgebietes als zu durchschnittlich 55 % in seiner Bedeutung als Vogellebensraum wertgemindert dar. Für zusätzliche 61 ha des Vogelschutzgebietes wird eine Wertminderung um 40 % festgestellt. Dass diese Beeinträchtigungen erheblich sind, steht außer Frage und wird durch die Unterlagen selbst eingeräumt, weil für sie nämlich Kompensationsmaßnahmen festgelegt worden sind. Dabei ist das Ausmaß der Beeinträchtigungen sogar noch deutlich unterschätzt worden. Es ist nämlich nicht einbezogen worden, dass insbesondere von Straßen erhebliche und teilweise besonders weit reichende Störwirkungen auf Gänse ausgehen, die im Vogelschutzgebiet aber zu der hervorgehobenen, weil zusätzlich als wertgebendklassifizierten Schutzgütern gehören (siehe auch angehängte Tabelle). Für Gänse ist mit einer Reichweite der Stö-	

	rungen von bis zu 500 m auszugehen (siehe z.B. Jaene & Kruckenberg 1996; Kruckenberg et al. 1998; Spilling 1998). Im Nahbereich der Straßen ist dabei sogar mit einem Totalausfall als Rastgebiet zu rechnen. Auf weitere Arten und deren Meideverhalten gegenüber Straßen wird in der angehängten Tabelle eingegangen. Eine Beeinträchtigung des EU-Vogelschutzgebietes kommt auch dadurch zustande, dass zwischen dem EU-Vogelschutzgebiet "Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer" und dem gemeldete Vogelschutzgebiet V 63 eine zusätzliche Barriere errichtet wird, die Teile des letztgenannten Vogelschutzgebietes von einer Nutzung abschirmt. Damit wird aber gerade ein Effekt behindert, der Grund für die Ausweisung von V 63 war: die funktionale Ergänzung des Nationalparks für rastende und brütende Vögel. Bei dieser offensichtlichen Wirkbilanz erübrigt sich nicht nur die Frage nach einer Vorprüfung, sondern auch schon die einer Verträglichkeitsprüfung selbst, denn es ist klar, dass das EU-Vogelschutzgebiet in seinen Erhaltungszielen und auch als solches erheblich beeinträchtigt wird, wenn durch das Vorhaben gleich sieben Vogelarten, die allesamt zu den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes zählen, nachteilig betroffen sind. Damit kann das Vorhaben lediglich dann zugelassen werden, wenn die Ausnahmevoraussetzungen des Art. 4 Abs. 4 VRL erfüllt sind. Denn dass auch das gemeldete Gebiet noch den Status des faktischen Vogelschutzgebietes besitzt, dürfte unstreitig sein. Es fehlt ihnen nämlich der vom Bundesnaturschutzgesetz vorgesehene Schutzstatus, der Erhaltungsziele und Abgrenzung in der gebotenen verbindlichen Form auch gegenüber Dritten regelt (siehe hierzu z.B. EuGH-Entscheidung gegenüber Belgien).	

14.25	Untauglichkeit der Lärmschutzvorrichtungen Die gegenüber der ursprünglichen Planung neu eingebrachte Lärmschutzwand und die Verwendung von so genanntem Flüsterasphalt sind nicht geeignet, um die erheblich beeinträchtigenden Störungen des Vogelschutzgebietes durch die Straße zu vermeiden, im Gegenteil, es ist für einige Arten sogar eine zusätzliche Störwirkung zu befürchten. Zur Lärmschutzwand muss zuerst einmal grundsätzlich angemerkt werden, dass ihre Ausgestaltung hochgradig unkonkret ist. Mal wird von einer Lärmschutzwand, mal von einer Kombination Wand und Wall gesprochen, wie aber beispielsweise bei Beibehaltung der bisherigen Breite des Gesamtbauwerkes zusätzlich ein Wall angelegt werden soll, wird nicht dargelegt. Aus den Unterlagen war nicht einmal zu ersehen, ob die angegebene Höhe von 1,75 m als über dem allgemeinen Gelände oder über der Straßenoberfläche zu verstehen ist. Ist hier lediglich 1,75 m über Gelände gemeint, dann muss die Wirksamkeit per se angezweifelt werden, da sie nur wenig über die Straßenoberfläche hinausragt. Es stellt sich dann auch die Frage, ob die Baumaßnahmen auf der unverändert belassenen Trassenbreite unterzubringen sind. Wird die Wand unmittelbar neben der Fahrbahn installiert und ragt damit 2,45 - 2,75 m über das Gelände, dann geht von ihr eine zwar etwas bessere Lärmschutzwirkung aus, ihr störender Einfluss als massive vertikale Struktur fällt für das Vogelschutzgebiet aber noch stärker aus als bei der auf Geländeniveau installierten Wand. Als wenig effektiv ist auch der Flüsterasphalt in Bezug auf das Vogelschutzgebiet zu bewerten. Wie der Erläuterungsbericht auf S. 56 nämlich selbst ausführt, hat Flüsterasphalt eine lärm reduzierende Wirkung vor allen Dingen im Nahbereich der Straße. Gerade dieser Bereich wird im Vogelschutzgebiet für die Vogelarten des Offenlandes jedoch durch die Lärmschutzwand weitgehend unbrauchbar, sodass	Diese Einwendung ist für die aktuelle Bauleitplanung nicht zutreffend; sie bezieht sich auf Inhalte und Begründung des BP 72 und 72. 1. Änderung.

	die Vögel von diesem Effekt wegen anderer, neuer negativer Einflussfaktoren gar nicht profitieren können. Bei der Verwendung von Flüsterasphalt ist außerdem zu berücksichtigen, dass dieser nach wenigen Jahren seine Wirkung verliert, da die die lärmmindernde Wirkung entfaltende Offenporigkeit der Oberfläche durch Verschmutzung usw. verloren geht, sodass alle paar Jahre eine Erneuerung des Fahrbahnbelages erforderlich wird, um die prognostizierte Wirkung auf das Vogelschutzgebiet aufrecht zu erhalten. Die genaue Reichweite der negativen Störwirkungen auf das Vogelschutzgebiet kann natürlich erst nach Vorlage einer neuen Lärmprognose beurteilt werden, die Kenntnis über die genaue Bauausführung erfordert. Allerdings kann bereits jetzt gesagt werden, dass die Prognose des Erläuterungsberichtes (S. 56), wonach *„für den Bereich des Vogelschutzgebietes eine Belästigung der Vögel durch optische und akustische Beunruhigung sicher ausgeschlossen werden (kann)",* unzutreffend ist. Hierfür führen die Unterlagen keine einzige wissenschaftliche Quelle an und alle hier sonst vorliegenden Erkenntnisse schließen überdies eine solche Vorhersage aus. Eine solche Absolutheit kann der Plan allein schon deshalb überhaupt nicht liefern, weil gerade dazu eine vollständige Verträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen wäre, die alle als Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes beachtlichen Vogelarten hätte berücksichtigen müssen. Davon kann jedoch überhaupt keine Rede sein. Sollte sich die Gemeinde allerdings bei ihrer Entscheidung auf diese Prognose ihrer Gutachter stützen, das sichere Ausbleiben solcher Auswirkungen annehmen und das Vorhaben ohne Ausnahmeprüfung zulassen, so möchten wir vorsorglich auf Folgendes hinweisen: Die Beeinträchtigung von Schutzgütern eines EU-Vogelschutzgebietes, die Unterbrechung der Kohärenz sowie wei-	

	tere Tatbestände (siehe weiter unten) stellen Biodiversitätsschäden im Sinne des Umweltschadensrechts dar. Gerade in europäischen Schutzgebieten dürfte die hierfür einschlägige Schwelle eher niedrig liegen. Wir erwarten daher, dass einer Genehmigung ohne Ausnahmeprüfung entweder eine Garantieerklärung des verantwortlichen Gutachters über das Ausbleiben der oben genannten Umweltschäden inkl. des Nachweises einer einschlägigen und ausreichend gedeckten Haftpflichtversicherung beigefügt wird oder auf anderem Wege - z.B. durch ausdrückliche Übernahme der Verantwortung für die nach unserer Ansicht sicher auftretenden Biodiversitätsschäden - sichergestellt wird, dass die Anwendbarkeit des Umweltschadensrechts gewahrt bleibt. Unabhängig von sonstigen Schritten werden wir es uns vorbehalten, im Falle der Realisierung der Straße die Bestandsentwicklung der Brut- und Rastbestände im Nahbereich der Straße im Auge zu behalten und ggf. Biodiversitätsschäden geltend zu machen und auch auf deren Beseitigung im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten hinzuwirken. Andere Vermeidungsmaßnahmen versprechen ebenfalls Effekte, die überhaupt nicht einzuhalten sind: *„Die baubedingten Maßnahmen sind außerhalb der Brut- und Aufzuchtszeit der Brutvögel durchgeführt worden. Auch die weiteren Baumaßnahmen werden baubegleitend so angelegt, dass keine Störung der Vögel während der Brut- und Aufzuchtszeit stattfindet. Das gilt auch für die Rastvögel." (S. 55).* Denn welches Zeitfenster sollte dies denn sein, dass das dynamische Geschehen in diesem Gebiet wirklich vor Störungen brütender oder rastender Vögel verschont. Im Übrigen bestätigt die Begründung des B-Planes, dass diese Zielsetzung bereits jetzt misslungen ist. So heißt es auf S. 41: *„Die bereits im Sommer/Herbst 2009 durchgeführten Baumaß-*	

	nahmen führen zu einem veränderten Bild der Avifauna. Die im Trassenbereich früher vorhandenen Brut- und Rastplätze sind bereits beseitigt." In diesem Zusammenhang sei doch die Anmerkung erlaubt, die sich NABU-Mitgliedern außerhalb ihrer naturschutzfachlichen Arbeiten als ganz normale Steuerzahler aufdrängt: Gerade die Kommunen klagen - auch im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion um künftige Steuergesetze - über zunehmend leere Kassen. Sind die mit den vorgeschlagenen Maßnahmen verbundenen Mehr- und auch Dauerkosten eigentlich bereits bilanziert und stehen dann Aufwand und Ertrag eigentlich noch in einem vernünftigen Verhältnis zueinander?	
14.26	Ungeeignetheit der Kompensationsmaßnahmen Vorab sei darauf hingewiesen, dass die in der Planung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht dazu herangezogen werden können, um eine vollständige Ausnahmeprüfung - derzeit nach Art. 4 Abs. 4 VRL - durchzuführen. Denn die Kompensationsmaßnahmen kommen für europäische Schutzgebiete höchstens dann in Betracht, wenn das Vorliegen der Ausnahmebedingungen festgestellt wurde und sich die Frage des Kohärenzausgleichs stellt. Für die vorliegenden Maßnahmen ist die Eignung jedoch aus grundsätzlichen Überlegungen mindestens fraglich wenn nicht sogar auszuschließen. Die zur Förderung betroffener Vogelarten vorgesehene Kompensationsmaßnahme liegt in den Grenzen des EU-Vogelschutzgebietes. Deshalb hätte für sie geprüft werden müssen, ob die Maßnahmen eigentlich mit den gesamtgebietlich abzustimmenden Erhaltungszielen kompatibel sind. Hierbei ist z.B. das gesamte Artenspektrum des Standarddatenbogens für dieses Gebiet zu berücksichtigen (siehe Artenliste im Anhang und entsprechende Hinweise). Diese Frage kann vernünftigerweise nur im	Diese Einwendung ist nicht zutreffend. Bei der festgesetzten Kompensationsmaßnahme im Oldendorfer Hammer handelt es sich nicht um eine Kohärenzmaßnahme im Sinne das § 34 Abs. 5 BNatSchG, sondern um Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 BNatSchG. Da derzeit noch kein Managementplan für das V 63 bzw. Teilen hiervon vorliegt, konnten die Kompensations- und Kohärenzmaßnahmen nicht aus einer entsprechenden Planung abgeleitet werden. Die Auswahl und die Planung der Kompensations- und der Kohärenzmaßnahem erfolgt jedoch in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

	Rahmen eines Managementplanes ermittelt werden, weil darin auch Wechselbezüge und unterschiedliche räumliche Schwerpunkte zum Schutz der Arten abgestimmt werden können. Wenn man denn - abgeleitet aus einem Gebietsentwicklungsplan - zu dem Schluss käme, dass die Maßnahmen im Einklang mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen stünden, bliebe des Weiteren die Frage zu klären, ob es sich bei der auf den dafür vorgesehenen Flächen nicht um zwingend umzusetzende Verpflichtungen aus der Vogelschutzrichtlinie handele. Denn es kann nun wirklich nicht sein, dass Eingriffe in EU-Vogelschutzgebiete dadurch kompensiert werden, dass im selben Schutzgebiet gesetzliche Verpflichtungen zum Schutz des Gebietes umgesetzt werden. All diese Fragen sind überhaupt noch nicht berücksichtigt worden, weil einfach auf eine alte Planung zurückgegriffen wurde, die die Fragen des europäischen Vogelschutzes gänzlich ausgeblendet hatten.	
14.27	Aber auch wenn diese Fragen unbeachtlich sein würden, ergäbe sich erheblicher Überarbeitungsbedarf in Bezug auf die Kompensationsmaßnahmen. Zuerst einmal dürfte die avifaunistische Bewertung der für die Kompensation ursprünglich vorgesehenen Flächen zu niedrig angesetzt sein. Roßkamp (2003) kommt aufgrund seiner Ergebnisse nämlich zu dem Ergebnis, die Fläche habe nach dem Bewertungsschema von Wilms et al. (1997) regionale Bedeutung. Allein für die südliche Hälfte kommen jedoch an weiteren gefährdeten Brutvögeln Wiesenpieper (4 Brutpaare) und Wachtel (1 Brutpaar) hinzu, auch der Schilfrohrsänger brütet im Gebiet. Dies weist die Karte für die Maßnahme 24 selbst aus, Brutpaare sind auch in der Kartierung von Roßkamp aus 1999 dargestellt. Der Bestand der Feldlerche lag allein für den südlichen Teil bei zwölf Brutpaaren. Weil das Bewertungsschema jedoch Ergebnisse aus mehreren Jahren kumulativ berücksichtigt, um das	Die Aussagen sind nicht nachvollziehbar; die hier genannten Vogelarten der südlichen Hälfte der Kompensationsfläche wurden von Dr. Roßkamp nicht kartiert. Daher sind auch die Aussagen zu dem Bewertungsschema der Flächen nicht nachvollziehbar. Die Bewertung der Flächen für Brutvögel erfolgt aufgrund der Kartierungen 1999/2000, 2003 sowie 2015 gemäß den Vorgaben von Wilms 1997 bzw. Behm und Krüger, 2013. Da im Rahmen der Planung keine Kartierungen über 5 Jahre vorlagen, erfolgte die Bewertung anhand der jeweils aktuellsten Daten.

	Potenzial einer Fläche abzubilden, ist von einer mindestens landesweiten Bedeutung für die Vogelwelt auszugehen. Bei einer solchen Ausgangswertigkeit ist fraglich, ob das in der Eingriffsbilanzierung vermutete Aufwertungspotenzial überhaupt gegeben ist.	
14.28	Zur Bilanzierung des Aufwertungspotenzials nach Roßkamp (2003) ist festzustellen, dass nicht nachvollziehbar ist, wie diese Werte eigentlich zustande gekommen sind. Legt man die Verteilung der Reviermittelpunkte in den Planunterlagen zugrunde, so stimmen die Flächengrößen der dort abgebildeten Flurstücke für die jeweiligen Brutpaargruppen des Kiebitzes zuerst einmal nicht mit den Angaben in Tab. 3 von Roßkamp (2003) überein. Weder die Flurstücksgrenzen der Messtischblätter noch die der Planunterlagen (Konflikt- und Bestandsplan Blätter 1 und 2) ergeben die entsprechenden Werte. Damit ist das gesamte Berechnungsverfahren schon vom methodischen Ansatz her nicht nachvollziehbar.	Diese Einwendung ist nicht nachzuvollziehen. Zur Ermittlung der Brutplatzdichte im Eingriffsbereich wurde aufgrund der DGK 5 (nicht der Messtischblätter) die Größe der einzelnen Flurstücke mit Hilfe eines Geographischen Informationssystems berechnet und diesen der Anzahl der Brutpaare gegenüber gestellt. Auch bei einer erneuten Überprüfung ergaben sich keine abweichenden Ergebnisse. Hierdurch konnte die lokale Brutplatzdichte im Eingriffsraum ermittelt werden. Diese wurde als Zielwert für die Kompensationsfläche zugrunde gelegt und mit der vorhandenen Brutplatzdichte in der noch nicht gestalteten Kompensationsfläche verglichen. Hierdurch konnte die mögliche Aufwertung der Kompensationsflächen ermittelt werden.
14.29	Es ist aber auch in fachlicher Hinsicht abzulehnen. Denn es sind nicht nur Wiesenbrüter, die von dem Eingriff betroffen sind, sondern z.B. auch Röhrichtbrüter, deren Bedarf in die Ermittlung überhaupt nicht ermittelt einbezogen ist.	In den Texten wird deutlich gemacht, dass die Wiesenvögel als Leitarten zur Berechnung der notwendigen Größe der Kompensationsfläche dienen. Durch die großzügige Anlage neuer Gewässer, großer Blänken und erweiterte Gewässeruferbereiche wird der Röhrichtanteil erheblich erweitert. Hierdurch kann auf der 32 ha großen Kompensationsfläche ein wesentlicher Zuwachs an Röhrichtbereichen als Brutbiotop für Röhrichtbrüter entstehen.
14.30	Aber auch in Bezug auf die Wiesenbrüter ist der Ansatz unbrauchbar. Denn es ist bekannt, dass gerade Kiebitze, die die Hauptmasse der für die Bewertung herangezogenen Brutpaare ausmachen, ihre Bruten konzentriert auf einzelnen Parzellen anlegen, wobei das Umland dann jedoch von den Tieren ebenfalls ge-	Durch die Gestaltung der Kompensationsfläche mit extensiver Grünlandnutzung und Anhebung des Bodenwassers konnte ein günstiger Bereich für Wiesenvögel, insbesondere für den Kiebitz entstehen Die Einbeziehung der umliegenden Flächen, die nicht zur Kompensationsfläche gehö-

	nutzt wird. Für die Ermittlung des Raumbedarfs lediglich die Dichte der Tiere auf der Zentralparzelle heranzuziehen, führt daher in die Irre. Sie stimmen auch nicht mit den Werten der Fachliteratur überein. Selbst die Optimal-Reviergrößen in den Naturschutzkögen in Schleswig-Holstein liegen höher (Bauer et al. 2005). Was für die Ermittlung der Brutvogeldichten im Eingriffsraum gilt, gilt umgekehrt für die Ermittlung des Aufwertungsraumes. Einer Parzelle kann nicht ohne Berücksichtigung des Umfeldes, des Zuschnitts der betreffenden Parzelle sowie sonstiger Faktoren wie Bodenbedingungen, bereits vorhandene Besiedlung usw. auf Basis der parzellenbezogenen Dichteangaben ein Aufwertungspotenzial zugewiesen werden.	ren, durch die Kiebitze bleibt davon unberührt. Wie aus der Ermittlung der angestrebten Brutvogeldichte im Eingriffsbereich hervorgeht, wurden hierbei 25 ha berücksichtigt, d.h. nicht nur der zentralen Bereiche des Kiebitzbrutvorkommens, sondern der Planungsbereich südwestlich von Bensersiel. Selbstverständlich sind Brutvogeldichten, die größere zusammenhängende Räume zusammenfassend betrachten, niedriger als die im räumlich begrenzten Oldendorfer Hammer. Bei der Ermittlung des Aufwertungspotentials wurde selbstverständlich der Boden, Bodenwasserhaushalt und die bereits vorhandene Besiedlung berücksichtigt.
14.31	Überdies ist für die letztendlich ausgewählte Kompensationsfläche überhaupt nicht nachvollziehbar, woher eigentlich die dort dargestellten Brutvogeldaten stammen. Nur ein kleiner Teil der Kompensationsflächen zur Maßnahme 24 wurden nämlich 2003 untersucht. Für die Flächen nördlich "Neue Dilft" fehlen Angaben dort. Ein Teil der Brutpaare nördlich "Alte Dilft" findet sich in den Verbreitungskarten zu den Kartierungen aus 1999 wieder, jedoch weicht die dargestellte Verteilung in der Karte zu Maßnahme 24 von der in der Verbreitungskarte zur Untersuchung von Roßkamp (1999) ab. Mehrere Reviere sind weder in der einen noch in der anderen Karte dargestellt, ihre Herkunft bleibt unklar. So enthält die Bestandskarte zu Maßnahme 24 A/E einen Schilfrohrsänger und zwei Feldlerchenreviere, die bei Roßkamp (1999) nicht verzeichnet sind. Allerdings sind in den Karten der UVS vier Reviere des Schilfrohrsängers verzeichnet, wobei eines von ihnen deckungsgleich ist mit denen der Karte zur Maßnahme 24 A/E. Die übrigen drei der UVS sind nicht verzeichnet, dafür fehlen die beiden Feldlerchenreviere der Bestandskarte zu 24 A/E in der UVS.	Die Ursprungskartierungen 1999/200 und 2003 wurden noch analog durchgeführt und auf die verschiedenen Planungsunterlagen übertragen. Im Rahmen des jetzigen Bauleitplanverfahrens wurden die analogen Daten von 1999/200 und 2003 vom Büro Roßkamp nachdigitalisiert. Die Kartierungen 2015 wurden direkt auf digitaler Basis erstellt. Diese gesammelten Unterlagen auch für die Kompensationsfläche sind der Anlage 1 zum gemeinsamen Umweltbericht Prüfung nach § 34 BNatSchG – Pläne zu entnehmen. Hinsichtlich des Schilfrohrsängers konnte bei der nachträglichen Überprüfung festgestellt werden, dass im Bereich der Neuen Dilft drei Brutplätze nicht dargestellt sind. **Dieses wird redaktionell korrigiert**. Die Schilfrohrsängerbrutplätze an der Neuen Dilft liegen ca. 500 m entfernt von der Entlastungsstraße, d. h. weit außerhalb der Effektdistanz des Schilfrohrsängers von der Straßentrasse. Die hier auffallende Reduzierung der Schilfrohrsängerbrut-

	Es verbleiben erhebliche Unstimmigkeiten, die anhand der ausgelegten Unterlagen nicht aufgeklärt werden konnten? (Vergleichbare Unklarheiten bleiben auch für andere Abschnitte des Eingriffsgebiets zurück.)	plätze an der Neuen Dilft ist nach mündlicher Auskunft der Sielacht Esens, Herr Schimmelpfeng, auf die nach mehreren Jahren wieder intensiver durchgeführte Unterhaltung der Neuen Dilft, insbesondere der Uferbereiche zurückzuführen. Die Angaben zu den Feldlerchenbrutplätzen in den Plänen zur Prüfung nach § 34 BNatSchG und in den Plänen zur Maßnahme 24 im LBP stimmen überein.
14.32	Nimmt man alle im Bereich der untersuchten Kompensationsflächen durchgeführten vogelkundlichen Untersuchungen der Stadt Esens zusammen, so ergibt sich übrigens eine wesentlich höhere avifaunistische Wertigkeit nach Wilms et al. (1997), als in den Unterlagen angegeben. Dann aber stellt sich auch anhand der Daten der Stadt Esens die Frage, ob eine derart hochwertige Fläche, die zwischen landesweiter und nationaler Bedeutung anzusiedeln sein dürfte, die angestrebte Aufwertung - unabhängig von den oben beschriebenen methodischen Defiziten in der Ermittlung - überhaupt möglich ist.	Nach Überprüfung der Einschätzung der Kompensationsfläche durch Herrn Dr. Roßkamp ist diese Kritik nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus ist inzwischen durch die Ausweisung der Flächen zum Vogelschutzgebiet eine europaweite Bedeutung des Gebietes anzusetzen.
14.33	Vor diesem Hintergrund ist - unabhängig von der an dieser Stelle ausgeklammerten Problematik der fehlenden Abstimmung mit den Entwicklungszielen des EU-Vogelschutzgebietes - in jedem Falle ein Monitoring der Bestandsentwicklung der zu fördernden Vögel in den Kompensationsflächen vorzusehen, mit welchem von vornherein auch Maßnahmen zur Nachsteuerung festzulegen sind, falls die erforderliche Neuansiedlung der insgesamt 18 verdrängten Kiebitzpaare, vier zusätzliche Schilfrohrsänger usw. aus dem Störungs- und Zerstörungsbereich der Straße nicht erfolgt. Diese Nachsteuerung kann in einer weiteren Nutzungsbeschränkung oder aber einer Ausweitung der Maßnahmen bestehen. Die bisher festgelegten Maßnahmen zur Erfolgskontrolle werden dem nicht gerecht. Vielmehr müssen die Untersuchungen bereits unmittelbar	Es ist ein intensives Monitoringprogramm für die Kompensationsfläche Oldendorfer Hammer und für die Kohärenzfläche an der Margenser Grube im Bebauungsplan festgelegt (siehe u. a. landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenblätter 24 und 25).

	vor Beginn einsetzen, um eine aktuelle Vorher-Beschreibung zu haben. Die sonstigen Vorschläge sind aufgrund der fehlenden Konkretisierung methodisch völlig ungeeignet, um eine ordentliche Beweisführung zu leisten. Ein Monitoring mit verbindlich festgelegten Schritten zur Nachsteuerung ist auch deshalb erforderlich, weil der Standort der Kompensationsflächen durch eine 110 kV-Leitung erheblich vorbelastet ist. Aus dem Umstand, dass wenige, selektiv herausgegriffene Veröffentlichungen eine Störwirkung nicht beschrieben haben, kann nicht geschlossen werden, dass es sie nicht gibt! Schreiber (1998) beispielsweise hat lediglich eine Bestandsaufnahme geliefert, ist in seiner Arbeit aber auf die vielfältigen Störwirkungen, die im untersuchten Raum wirksam sind, überhaupt nicht eingegangen, sodass zwangsläufig überhaupt keine Aussagen zur Wirkung von Stromleitungen enthalten sein können. Negative Auswirkungen sind schon deshalb nicht auszuschließen, weil die Strommasten regelmäßige Brutplätze von Rabenkrähen sind, die von dort oben einen guten Überblick über Gelege und Jungvögel von Wiesenbrütern haben können und so womöglich einen besonders hohen Prädationsdruck ausüben.	
14.34	Widersprüchlichkeiten in den Darstellungen der Planungsunterlagen Bei der Neuauslage der Unterlagen wurden unveränderte Maßnahmenblätter aus der alten Planung herangezogen, obgleich seither Änderungen an der baulichen Ausgestaltung erfolgt sind. Daraus resultieren Widersprüchlichkeiten in der Darstellung. Dies dürfte überdies auch Rückwirkungen auf die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung haben, wenn nämlich von der alten Ausgestaltung der Planung ausgegangen worden ist. Von daher erscheint eine grundsätzliche Überarbeitung der Maßnahmenblätter sowie der dazugehörigen Kartendarstellungen erforderlich. (Siehe hierzu	Diese Einwendung ist für das aktuelle Bauleitplanverfahren nicht relevant.

	auch die Ausführungen zum Landschaftsbild an anderer Stelle in dieser Stellungnahme). Dies sei beispielhaft verdeutlicht: Die dem NABU als pdf-Datei überlassene Unterlage 20091126_BP72_ TP _11 deckt sich nicht mit den zu den Maßnahmenblättern gehörenden Darstellungen der uns ebenfalls als pdf-Datei überlassenen Unterlage B_Anl_2_Maßn_plan BI2 v2008, wie besonders deutlich im Bereich der Kreuzung mit dem Oldendorfer Weg wird: Die zuerst genannte Unterlage weist die Umgehungsstraße sowie die neue und alte Trasse des Oldendorfer Weges als Verkehrsfläche aus, während die zweite Unterlage die Umgehungsstraße und den Neuverlauf des Oldendorfer Weges als Verkehrsfläche darstellt, ein Teilstück des alten Verlaufs des Oldendorfer Weges zwar Grünfläche kennzeichnet, dafür aber westlich davon zwei weitere schmale Trassenverläufe einzeichnet: Offenbar ein Rad- und Fußweg, wie aus den textlichen Erläuterungen hervorgeht, der aber mittlerweile wohl wieder aufgegeben worden ist.	
14.35	Defizite bei der Eingriffsermittlung und Eingriffsfolgenbewältigung Neben der fehlenden Berücksichtigung erheblicher Beeinträchtigungen eines EU-Vogelschutzgebietes leidet die vorgelegte Planung aber an weiteren, erheblichen Defiziten, die nachfolgend dargelegt werden sollen. Unzureichende Erfassung Vorbehaltlich neuerer Erkenntnisse, die sich aus noch nicht offengelegten Unterlagen ergeben könnten, ist festzustellen, dass insbesondere die faunistischen Daten völlig überaltert sind. Zehn Jahre alte vogelkundliche Daten sind nicht geeignet, um die Wertigkeit des Gebietes abzubilden. Dies wird nicht zuletzt daran deutlich, dass der Erläuterungsbericht bei seiner Brutvogelbewertung nicht auf die aktuelle Rote Liste der niedersächsischen Brutvögel zurückgreifen kann, sondern die vorletzte Fassung von 1995 ein-	Diese Anregung bezieht sich auf die Planunterlagen von 2010. Im Zuge der jetzigen Bauleitplanung wurde 2015 eine erneute Brut- und Rastvogelkartierung durchgeführt.

	setzen musste, weil das Alter der Daten nichts anderes zulässt. Seither haben sich jedoch erhebliche Verschiebungen in der Gefährdung und Häufigkeit der Vogelarten ergeben. Auf die fehlende Berücksichtigung vorliegender aktueller Ergebnisse wurde bereits verwiesen.	
14.36	Ob Fledermäuse untersucht wurden, ist aus der Nennung einiger weniger Arten nicht ersichtlich. Dabei ist bekannt, dass gerade Fledermäuse als europäisch geschützte Arten besonderer Aufmerksamkeit unterliegen, weil sie sehr häufig zu Kollisionsopfern an Straßen werden. Ob Libellen als besonders geschützte Arten untersucht wurden, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Auch für sie ist ein Tötungsverbot an Straßen zu beachten, welches teilweise sehr erheblich ausfallen kann. Es fehlt auch an der Ermittlung von Vorkommen der übrigen besonders geschützten Arten (hier wird auf eine erste vorläufige Liste der beachtlichen Arten im Anhang verwiesen).	siehe zu Punkt 14.17
14.37	Die Erfassungen sind auch in räumlicher Hinsicht offenbar völlig unzureichend, es sei denn, die nicht offengelegten Unterlagen belegen etwas anderes. So werden im Erläuterungsbericht bzw. im Grünordnungsplan verschiedene Trassenalternativen dargestellt und u.a. auch aus Gründen des Arten- und Biotopschutzes ausgeschieden, obgleich zumindest die ausgelegten Unterlagen nicht erkennen lassen, dass diese überhaupt entsprechend tiefgehend untersucht worden wären. Wenn diese Untersuchungen tatsächlich fehlen, hängt die Aussage in der Luft, die gewählte Trasse weise beispielsweise in Bezug auf den Arten- und Biotopschutz die günstigste Bewertung auf. Fanden entsprechende Untersuchungen doch statt, so fehlen wesentliche Unterlagen in der Auslage, um die besonders wichtige Frage der Alternativenprüfung nachvollziehen zu können.	Diese Aussage bezieht sich auf die Umweltverträglichkeitsstudie von 2002, die Teil der vorherigen Verfahren war und die Problematik der anderen, in einem größeren Radius um Bensersiel verlaufenden Trassen deutlich herausgearbeitet hat. Die Prüfung der Trassenalternativen wurde im Zuge der 126. Flächennutzungsplanänderung und dem BP 89 / Prüfung nach § 34 BNatSchG um weitere ortsnähere Trassen erweitert.
14.38	Sofern Bestandserfassungen in den Planunterlagen dargestellt	Diese Anregung bezieht sich auf die Kartierungen

	sind, ist die Erfassungsmethodik unklar. Wie viele Kartierdurchgänge erfolgt sind, ist nicht ersichtlich, auch die Dauer und Tageszeit der Begehungen wird nicht deutlich. Es ist ferner üblich, auch die Beobachtungsbedingungen zu dokumentieren. Denn von all dem hängt es ab, welche Güte die Bestandserfassung tatsächlich hat. In gewisser Weise bedenklich stimmt uns z.B. der Umstand, dass der Untersuchungsbericht zur Brutvogelerfassung, der uns in Auszügen vorliegt, vom 22.06.1999 datiert ist. Da die Erfassungen offenbar 1999 durchgeführt wurden, kann der erforderliche Erfassungszeitraum nicht voll ausgeschöpft worden sein, wenn bereits am 22.06.1999 ein Bericht vorgelegt worden ist. Um alle Fragen in Bezug auf die Datenlage auszuräumen, halten wir daher die Einsichtnahme in die Rohdaten der Erfassungen für den einzig gangbaren Weg. Gleiches gilt auch für die Erfassungen zu Rastvögeln. Bewertung der vogelkundlichen Daten fehlerhaft.	1999/2000 und 2003. Sowohl für diese wie auch für die Kartierung werden im Zuge der Prüfung nach § 34 BNatSchG die Methoden der Kartierung und der Bewertung dargestellt. Siehe auch zu Punkt 14.18 Weiterhin ist anzumerken, dass sich die Definitionen zum Untersuchungsgebiet und zur Mindestgröße seit 1999 geändert haben; die geänderten Aspekte wurden bei der Kartierung 2015 beachtet. Rohdaten (also Feldkarten) werden grundsätzlich nicht herausgegeben. Eine Interpretation durch Dritte würde zwangsläufig zu fehlerhaften Untersuchungsergebnissen führen. So hat jeder Kartierer seine persönliche und nur von ihm selbst fehlerfrei zu interpretierende Dokumentationsweise. Außerdem fließen bei der Auswertung unzählige Geländeeindrücke mit ein die für Außenstehende nicht aus den Feldkarten abzulesen sind. Des Weiteren wird den Methodenbeschreibungen und Bewertungsverfahren mit keinem Wort erwähnt, dass auch Feldkarten Teil eines Gutachtens sind. Beauftragt wird immer eine Interpretation der Geländebeobachtungen und nicht die Vorlage von Rohdaten. Es besteht keine Aufbewahrungspflicht für Rohdaten.
14.39	Die Bewertung der Brut- und Rastvogelerfassungen ist allem Anschein nach nicht korrekt, dies ergibt sich jedenfalls aus dem Vergleich der Aussagen im Erläuterungsbericht mit den uns auszugsweise vorliegenden Brutvogelerfassungen zur Entlastungsstraße Bensersiel. Im Erläuterungsbericht wird dem Raum auf S. 37 "landesweite Bedeutung" nach dem Bewertungsschema von Wilms et al. (1997) zugeschrieben. Dieses Bewertungsschema wurde in den Brutvogelerfassungen auch tatsächlich angewandt, kommt je-	Diese Anregung bezieht sich auf die Unterlagen des BP 72 1. Änderung. Nach 1999 wurden die Kriterien zur Beurteilung von Flächen geändert. In der Beschreibung wird eine Eingrenzung der Bewertungsräume auf 80 bis 200 ha festgeschrieben. Die Kartierungsfläche betrug 270 ha, diese Überschreitung wird jedoch durch die Berücksichtigung eines Flächenfaktors korrigiert. In den entsprechenden Vorgaben nach

	doch zu dem Ergebnis, dass das Gebiet von "nationaler Bedeutung" ist. Die Untersuchung kommt zu diesem Ergebnis, obgleich das Bewertungsverfahren sogar fehlerhaft angewendet worden ist. Wilms et al. (1997) wollen die Anwendung ihres Bewertungsverfahrens nämlich auf Flächengrößen zwischen 80 und 200 ha beschränkt wissen. Dies ist erforderlich, um eine Unwucht in der Punktevergabe für gefährdete Brutvögel zu begrenzen, weil das Verfahren zu einer besonders hohen Bewertung der Artenvielfalt führt, wohingegen größere Bestände einzelner Arten geringer gewichtet werden. Deshalb hätte für die Anwendung des Bewertungsverfahrens eine Aufteilung des Untersuchungsgebietes in Teilgebiete erfolgen müssen, die sowohl den Größengrenzen in Wilms et al. (1997) als auch der Forderung nach naturräumlich einheitlichen Flächen gerecht wird. Andernfalls ließe sich jedes noch so reich von gefährdeten Arten besiedelte Gebiet durch einen besonders großen Zuschnitt des Untersuchungsraumes in seiner avifaunistischen Wertigkeit beliebig herunter rechnen. Bleiben diese Randbedingungen des Bewertungsschemas unbeachtet, sind der Manipulation der Gebietsbewertung keine Grenzen gesetzt. Daraus folgt, dass die nationale Bedeutung des Gebietes bei einer korrekten Unterteilung des Gebietes noch ausgeprägter ausgefallen wäre als jetzt schon.	Willms et al.1997 steht dazu: "Die optimale Größe einer als Brutgebiet abzugrenzenden und zu bewertenden Fläche liegt nach Vergleichen mit einer Vielzahl von Untersuchungsflächen unterschiedlicher Größe bei 80 - 200 ha. Die Abgrenzung der zu bewertenden Fläche sollte sich an den Biotoptypen orientieren." Eine Maximalgröße ist also nicht zwingend vorgegeben! Bei der Kartierung 2015 wurde der oben angesprochene Punkt beachtet und der Bewertungsraum im Bereich des Benser Tiefs geteilt. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass aufgrund der Ausweisung als Vogelschutzgebiet heute das Gebiet eine europaweite Bedeutung besitzt.
14.40	Ob für den Erläuterungsbericht und auch den Grünordnungsplan (siehe dort S. 43) eine nicht dokumentierte Neubewertung vorgenommen wurde, ist nicht ersichtlich. Möglicherweise wurde aber auch bei der Übernahme der Daten aus der Brutvogelerfassung ein weiterer Fehler begangen: Das Bewertungsverfahren nach Wilms et al. (1997) sieht vor, die Einstufung eines Gebietes vergleichend für die Roten Listen verschiedener Bezugsräume vorzunehmen. Vorgeschrieben ist dann allerdings, die höchste Wertigkeit den weiteren Planungen zugrunde zu legen, aber nicht die	Diese Aussagen beziehen sich auf den BP 72 1. Änderung, im jetzigen Bauleitplanverfahren wurde eine Neubewertung im Rahmen der Kartierung von 2015 durchgeführt. Bei der Ermittlung der Wertigkeit der Brutvogellebensräume muss je nach der Bedeutungsebene auch die für diese Bezugsebene erstellte Rote Liste verwendet werden. (z. B. ist die Rote Liste BRD ausschlaggebend bei der nationalen Bedeutung, die RL Nds bei der landesweiten Bedeutung un-

	niedrigste. Für zwei Rote Listen ergab sich die Einstufung nationale Bedeutung, für eine die Einstufung als landesweit bedeutsam. Welcher Fehler auch immer zum Tragen kommt: Die Einstufung des Raumes als Brutgebiet ist falsch, damit leidet der B-Plan an einem schwerwiegenden Bewertungsfehler. Da die Bewertung der Eingriffsfläche fehlerhaft ist, können auch die nachfolgenden Abwägungsschritte einschließlich der Eingriffsfolgenbewältigung nicht korrekt sein.	ter Beachtung der notwendigen Punktzahl). Dieser Aspekt wurde bei der Bewertung entsprechend beachtet.
14.41	Auch die Rastvogelbestände werden im Erläuterungsbericht fehlerhaft bewertet. Hier wird unter Verweis auf Schreiber (1998) behauptet, der betroffene Bereich habe lediglich lokale, punktuell landesweite Bedeutung. Die Bewertung der Rastplatzfunktion des Gebietes nach Schreiber (1998) ist eine andere als in der Begründung zum B-Plan dargestellt.9 Aufgrund fachlicher Kriterien, die in Schreiber (1998) im Einzelnen dargestellt sind und deshalb hier nicht wiederholt werden sollen, sind Räume als Rastgebiete festgelegt worden, die für den gesamten Küstenstreifen seither im Großen und Ganzen von der Staatlichen Vogelschutzwarte übernommen und so weitergeführt worden sind. Eines dieser Gebiete ("Siepkwerdum") endet westlich vom Benser Tief, das andere ("Hartward") schließt sich östlich an. Das westliche Gebiet wurde aufgrund viermaligen Überschreitens der Grenzwerte für nationale Bedeutung, dreimaliger landesweiter, achtmaliger regionaler und 15maliger lokaler Bedeutung insgesamt als national bedeutsam eingestuft. Diese Werte haben sich für die Rastperioden von 2006 bis 2008 bestätigt. Das östliche Gebiet wurde für den Erfassungswinter 1995/1996 aufgrund zweimaligen Überschreitens nationaler Schwellenwerte, zweimalig landesweiter, einmalig regionaler und dreimalig lokaler Bedeutung insgesamt als landesweit bedeutsam eingestuft. Die aktuellen, noch nicht abschließend ausgewerteten Daten weisen das Gebiet als mindestens landesweit, wahrschein-	Im Grünordnungsplan zum BP 72 1. Änderung wird eindeutig zwischen der Gesamtbewertung des Teilbereiches Siepkwerdum und den einzelnen Rastvogelbeobachtungen unterschieden. Die Darstellung im Grünordnungsplan entsprach demnach den Bewertungen von Schreiber (1998). Die Untersuchung von Schreiber „Vogelrastgebiete im Grenzbereich zum Nationalpark „Nds. Wattenmeer“, an der Unterems und der Unterwesen“ hatte eine vollkommen andere Zielsetzung als die projektbezogenen Untersuchung im Bereich der Ortsentlastungsstraße. Daher wählt Schreiber auch Bezugsräume, die in Zusammenhang mit einem Einzelvorhaben zwar beachtet werden, aber im Zusammenhang mit der Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens nicht ausschließlich zugrunde gelegt werden können. Es wurden daher bereits 1999/2000 und 2015 zusätzliche Untersuchungen für den Wirkbereich des Straßenbauprojektes durchgeführt. Darüber hinaus ist auch hier anzumerken, dass die Stadt Esens und die Samtgemeinde Esens das Gebiet des V 63 als Gebiet mit europaweiter Bedeutung in der aktuellen Bauleitplanung beachten.

	lich aber sogar national bedeutsam aus, was aufgrund der besonderen Lage und des Artenspektrums fachlich auch nicht verwunderlich ist. Die in den Planunterlagen vorgenommene Herauslösung lediglich einzelner Rastvogeltrupps und Begrenzung auf den unmittelbaren Einwirkungsbereich ist dagegen unzulässig, vielmehr sind die abgegrenzten Gesamtgebiete als funktionale Einheiten zu verstehen und zu behandeln. Die Bewertungsversuche im Erläuterungsbericht sind demgegenüber so, als würde der NABU bei seiner Argumentation gegen die Notwendigkeit der Straße nur die Autos zur Kenntnis nehmen, die zwischen 5:30 und 8:30 Uhr durch Bensersiel fahren, um zu begründen, dass die innerörtliche Verkehrsbelastung dort doch nun wirklich erträglich sei. Da das Eingriffsvorhaben hauptsächlich in einem als national bedeutsam einzustufenden Rastgebiet erfolgen soll, liegt den Abwägungen im Bebauungsplan ein schwerwiegender Fehler zugrunde, wenn dort lediglich von lokaler oder landesweiter Bedeutung ausgegangen wird .	
14.42	Unvollständige Würdigung der Lärmschutzwand Der neue Bebauungsplan sieht die Errichtung einer Lärmschutzwand vor. Unabhängig von der unklaren Ausgestaltung der Maßnahme (Lage und Höhe über Grund, verwendete Materialien, Gestaltung, Lärmschutzwirkung) ist auch nicht bedacht worden, dass die Maßnahme Rückwirkungen nicht nur auf Schutzgüter des Naturhaushalts, sondern auch auf das menschliche Wohlbefinden hat. Auf die nachteiligen Auswirkungen in das gemeldete Vogelschutzgebiet hinein wurde bereits verwiesen. Selbst wenn man hier hilfsweise einmal unterstellt, dass die Abgrenzung des Gebietes korrekt sei und nördlich der Trasse "nur" die Eingriffsregelung zu beachten sei, so wären doch geänderte Verhältnisse zu berücksichtigen, die auf die Eingriffsbewertung durchschlagen. Denn die	Für das aktuelle Bauleitplanverfahren nicht relevant.

	Wand wird Barrierewirkung auch für die Offenlandarten nördlich der Straße haben, die Lebensraumverschlechterungen wirken weiter und intensiver in den benachbarten Raum hinein als ohne diese Wand. Noch viel stärker kommt dieser Effekt beim Lärm zum Tragen, denn die bisherigen Lärmberechnungen gingen davon aus, dass sich die Schallwellen gleichmäßig in alle Richtungen verteilen konnten. Durch die Lärmschutzwand werden diese jedoch zumindest teilweise reflektiert und dringen somit vermehrt in die nördlichen Bereiche. Es ist deshalb in diesen Bereichen von einer stärkeren und räumlich weiteren Verlärmung von Vogelrevieren zu rechnen, was sich zumindest im Umfang der Kompensation niederzuschlagen hätte. Dass den notwendigen Änderungen in der Lärmschutzbetrachtung in Bezug auf den Naturschutz bei der Neuaufstellung des B-Planes keine Beachtung geschenkt wurde, wundert uns angesichts der sonstigen Planungsunterlagen und oberflächlichen Überlegungen nicht weiter. Dass der Aspekt der Verlärmung aber nicht einmal gegenüber der Bebauung und der Erholungsnutzung neu überprüft wurde, befremdet uns außerordentlich. Stattdessen finden sich eine Begründung, die wir nur als irreführend bezeichnen können: *„Außerdem wird innerhalb der ausgewiesenen Verkehrsfläche - in das Landschaftsbild eingepasst - in einer Wand-Wallkombination ein Lärm- und Sichtschutz von ca. 1,75 m Höhe vorgesehen, der den von der Straße etwa ausgehenden Störwirkungen zusätzlich begegnet (Lärm- und Sichtschutzeinrichtung). Durch diese Maßnahmen an der Quelle wird neben dem besseren Schutz der ortseinwärts gelegenen Flächen einschließlich der Ortsrandlage zugleich ein zusätzlicher Schutz des Vogelschutzgebietes erreicht, so dass Belästigungen der Vögel auszuschließen sind."* Denn mit der Errichtung der Lärmschutzwand ändern sich die Schallimmissionsverhältnisse grundsätzlich und zwar zu Las-	

	ten der Wohnbevölkerung: Der Lärm wird eher zunehmen, für die Bevölkerung verstellt die Wand die Sicht. Daran ändert auch der Einsatz von offen porigem Asphalt nichts, denn dieser wird nach wenigen Jahren funktionslos geworden sein, da die Hohlräume durch Staub- und sonstige Stoffeinträge verstopft sein werden. Deshalb wird die folgende Annahme im Erläuterungsbericht (S. 28) bezweifelt: *,,Die in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 67 angenommenen Lärmwerte sind daher entsprechend zu verringern. Das Straßenbauvorhaben, wie es Gegenstand des Bebauungsplans Nr. 67 war, wird daher durch diese zusätzliche Lärmminderungsmaßnahme mit geringeren Lärmbeeinträchtigungen verbunden sein und daher im Vergleich zur vorangehenden Planung geringere Umweltauswirkungen haben."* Die mit der Lärmschutzwand völlig veränderte Lärmsituation macht deshalb eine völlige Neuberechnung der Lärmprognose erforderlich, die auch eine Neubewertung eines Nebenzieles erfordern dürfte, nämlich die Absicht der Siedlungserweiterung von Bensersiel aus in Richtung Straße, da sich nämlich herausstellen könnte, dass hier künftig eine Verlärmung zu erwarten wäre, die mit den Wohnansprüchen nicht zu vereinbaren sind, die an einen Kurort gestellt werden. Wenn aber eine gestiegene Lärmbelastung die Erweiterung der Bebauung verbietet, dann stellt sich die Alternativendiskussion neu, weil nämlich auch eine näher an der Ortschaft gelegene Trasse gewählt werden könnte, die die Beeinträchtigung der Siedlung zwar beachtet, aber zu einer wirkungsvolleren Schonung wenigstens des gemeldeten Vogelschutzgebietes käme. Zusätzliche erhebliche Belastungen des Landschaftsbildes Es bedarf einer völligen Neuermittlung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Denn allein für die Straße ohne Lärmschutzwand stellt der Grünordnungsplan eine erhebliche negative Veränderung desselben fest (Textauszüge von S. 55):	

	"*Sie bewirken eine Sichtbarriere in der sonst ebenen Marsch, die in dem Raum die Charakteristika vollständig verändert. Betroffen hiervon sind vor allem die östlich und westlich angrenzenden Flächen an das Benser Tief; der östliche Bereich, wo aufgrund der niedrigen Geländelage die Dammhöhe aber besonders hoch ist, ist durch die naheliegende L 8 aber ohnehin bereits vorbelastet."* *"Die Dammlage an der Westseite stellt aus Landschaftsbildsicht eine besondere Zäsur dar, da hier der Blick vom Ort aus in die freie Landschaft unterbrochen wird. Die Zäsur der Blickbeziehung von den Deichen aus ist etwas geringer, da man am Deich ohnehin auf Höhe des Straßendammes steht."* *"Ein erheblicher Eingriff in die für den Ort Bensersiel prägnante Blickbeziehung nach Esens findet durch die Brücke über das Benser Tief statt. Die Brücke hat eine Konstruktionsdicke von ca. 80 cm, dazu kommt ein Aufbau von ca. 145 cm, so dass insgesamt eine optische Blickbarriere von ca. 2,25 m entsteht. Diese zerschneidet das bisher ungestörte Bild von Esens und nimmt Bensersiel einen wesentlichen typischen Ausblick."* Wenn all diese Feststellungen also schon für die Straße allein gelten, dann ist der Effekt natürlich von ganz anderer Qualität, wenn künftig die Blickbarriere statt 70 - 100 cm 245 - 275 cm ausmacht. Für die Bewohner der Ortsrandlage endet der bisher unverstellte Blick künftig an der Lärmschutzwand. Und auch für die Erholungssuchenden auf dem Deich wird der Blick auf ein großflächiges Segment der Landschaft verstellt und unterbricht die Sicht auf eine homogene Offenlandschaft. Die Planung verschlechtert nicht nur mit der neu eingeführten Lärmschutzwand den Erlebniswert, der insbesondere in der Übersichtlichkeit der naturnahen Marschenlandschaft besteht, sondern verschärft diesen Effekt zusätzlich auch noch durch ihre Kompensationsmaßnahmen, wenn entlang der Straße Gehölzgruppen ge-	

	pflanzt werden. Die gruppenweise Pflanzung vermag die verheerenden optischen Auswirkungen der Lärmschutzwand nicht zu verdecken, verschärft aber die Versperrung der Sicht auf die offene Landschaft. Fazit: Die Eingriffsbewertung lässt sehr erhebliche Änderungen des Bauvorhabens in Bezug auf das Landschaftsbild unbeachtet. Damit ist die gesamte Planung mit erheblichen Defiziten belastet.	
14.43	Artenschutz Für die Neuaufstellung des B-Planes Nr. 72 ist in der Begründung unter 7.7 ein Kapiteleingefügt worden, welches mit ..Artenschutzrechtliche Prüfung" überschrieben worden ist. Den Anforderungen an eine solche Prüfung werden die darin enthaltenen Ausführungen jedoch bei weitem nicht gerecht. Dafür fehlt es schon an der notwendigen Datengrundlage. So ist auf S. 55 zu lesen, dass man das Spektrum der Fledermäuse nach wie auch immer gearteten Plausibilitätsüberlegungen ausgewählt hat: *"Hierzu wurde der Anhang 4 der FFH-Richtlinie genauer untersucht. Demnach können nur folgende Arten des Anhangs 4 der FFH-Richtlinie hinsichtlich der geografischer Lage und Biotopstrukturen des Planungsraumes im Planungsraum vorkommen.*" Zu den Vogelarten findet sich der Hinweis: *"Hinsichtlich der europäischen Vögel sind die im Planungsraum lebenden Vogelarten zu betrachten. Hierbei handelt es sich um die Brutvögel, die in Tabelle 4 und 5 des Umweltberichts aufgeführt sind. Des Weiteren zu berücksichtigen sind die Rastvögel, wie sie ebenfalls im Anschluss an die Tabelle 5 benannt sind."* Im Anhang ist dargelegt, dass dieses beschränkte Artenspektrum weder plausibel noch tatsächlich zutreffend ist. Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, wurden verschiedene gesetzlich besonders geschützte Arten überhaupt nicht erfasst. Es wurde auch nicht berücksichtigt, dass es für eine artenschutz-	Im Rahmen der aktuellen Bauleitplanung wurde eine ausführliche artenschutzrechtliche Prüfung erstellt (Anlage 2 zum gemeinsamen Umweltbericht)

	rechtliche Prüfung auf ganz spezifische Sachverhalte ankommt (Zerstörung von Lebensstätten, Tötung von Individuen, Störungen). Für einen Teil der Arten werden Vergrämungen eingeräumt und sogar kompensiert, ohne dass dies jedoch im artenschutzrechtlichen Teil gewürdigt worden wäre, denn die Maßstäbe der Eingriffsregelung sind nicht vergleichbar mit den individuenbezogenen Tatbeständen des Artenschutzes. Mindestens für diese Störungen sind deshalb artenschutzrechtliche Befreiungen erforderlich. Allerdings enthalten die Unterlagen auch zur Prüfung dieser Frage nicht die erforderlichen Informationen. Um über die Zulässigkeit der festgestellten Störungen entscheiden zu können, wird es nämlich erforderlich, auch den Erhaltungszustand der lokalen Populationen zu kennen. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass für die hier hauptsächlich zu erwartenden artenschutzrechtlichen Tatbestände keinesfalls die vom Bundesgesetzgeber eingeführten CEF-Maßnahmen zum Einsatz kommen können, da sie auf andere Verbotstatbestände beschränkt sind. Wir weisen auch darauf hin, dass es nicht sein kann, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ja deshalb nicht mehr zu berücksichtigen seien, weil die im Sommer/Herbst 2009 durchgeführten Baumaßnahmen zu einem veränderten Bild der Avifauna geführt hätten: *"Die im Trassenbereich früher vorhandenen Brut- und Rastplätze sind bereits beseitigt."* Hier liegt stattdessen ein Fall für einen Biodiversitätsschaden vor, für den keine arten- und/oder habitatschutzrechtliche Befreiung vorlag, sodass zu klären wäre, ob die bauausführende Firma oder die beauftragende Gemeinde dafür verantwortlich zu machen ist. Wir verweisen ausdrücklich darauf, dass wir auch die Erfassung der besonders geschützten Arten für unverzichtbar halten. Denn die Verbote des § 42 Abs. 1 BnatSchG gelten auch für diese Arten. Insbesondere das Vermeidungs- und Verminderungsverbot ist	

	unbedingt zu beachten, und wenn darüber hinaus für unvermeidbar erachtete Beeinträchtigungen im Zuge der Eingriffsregelung qualifiziert abgearbeitet werden sollen, so erfordert dies zuallerst die Kenntnis über das Vorkommen und die Verteilung dieser Arten. Ansonsten können nicht einmal leicht vermeidbare Beeinträchtigungen wie z. B. die ohne weiteres zu verschiebende Anlage eines Baustellenplatzes berücksichtigt werden. Dies wird den besonderen Schutzanforderungen des Artenschutzes in keiner Weise gerecht.	
14.44	Hier wird zusammenfassend auf die Ergebnisse der Tabelle im Anhang und die daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen eingegangen. Mit dem Straßenbauvorhaben sind erhebliche Mortalitätsrisiken sowie Störungswirkungen für gesetzlich geschützte Arten verbunden, deren Umfang angesichts der lückenhaften und völlig veralteten Datenlage nicht mit der erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden können. Es ist auch nicht ersichtlich, wie diese Wirkungen vermieden werden könnten. Deshalb ist für eine Vielzahl von Arten nach Ermittlung der notwendigen Bestandsdaten die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme erforderlich, da Worst-Case-Betrachtungen bei konsequenter Anwendung wohl kaum die Zulässigkeit des Vorhabens zum Ergebnis haben können.	Auf die hier angesprochene Tabelle wird in einem gesonderten Anhang eingegangen (siehe Anlage 1 zur Abwägung).
14.45	Zusammenfassende Schlussfolgerung Insgesamt ist festzustellen, dass die Planung für die „Kommunale Entlastungsstraße Bensersiel" mit einer Reihe von Fehlern, offenen Fragen und unklarer Datenlage behaftet ist, dass aus Sicht des NABU eine umfängliche Überplanung erforderlich wird. Solange die Straße allerdings in und am faktischen Vogelschutzgebiet V 63 "Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens" errichtet werden soll, halten wir das Vorhaben allerdings auch grundsätzlich für unzulässig und auch aus Naturschutzsicht	Wie der NABU gefordert hat, wurden im Zuge der aktuellen Bauleitplanung die Unterlagen neu erarbeitet. Neben einer zusätzlichen aktuellen Vogelkartierung wurde ein gemeinsamer Umweltbericht und ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt sowie eine Prüfung nach § 34 BNatSchG und eine Artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Die Alternativenprüfung wurde um ortsnahe Trassen erweitert.

	nicht hinnehmbar, denn für faktische Vogelschutzgebiete gilt ein absolutes Verschlechterungsverbot (siehe Hochmosel-Entscheidung des BVerwG), auf welchem wir bestehen müssen, weil anders die an sich gesetzlich verbrieften Belange des Vogelschutzes in Niedersachsen nicht einzuhalten sind. Wie sich die Aussichten für die Realisierung des Vorhabens darstellen, wenn das EU-Vogelschutzgebiet V 63 zumindest für den Zuständigkeitsbereich des Landkreises Wittmund, besser noch für das Gesamtgebiet, ordnungsgemäß und fachgerecht als Schutzgebiet ausgewiesen wurde - für uns bedeutet dies die Einbeziehung AL L E R fachlich erforderlichen Flächen und mit der Festlegung geeigneter Entwicklungs- und Erhaltungsziele mit den dazugehörigen Ge- und Verboten - lässt sich für uns derzeit nicht absehen. Denn neben der Unterschutzstellung des Gebietes hängt die Beantwortung dieser Frage auch davon ab, dass • eine gründliche FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Basis aktueller Bestandserfassungen erfolgt, • eine sorgfältige Prüfung der Alternativen durchgeführt wird und • unter Beachtung der Prüfmaßstäbe des § 34c NNatG sowie der artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargelegt werden. In Bezug auf die Alternativenprüfung sehen wir nicht nur die Notwendigkeit der Einbeziehung der bisher untersuchten baulichen Varianten um Bensersiel herum, sondern z.B. auch die Prüfung der Frage, ob es nicht ausreicht, in den kritischen Sommermonaten eine Umleitungslösung umsetzbar ist, die ab Gründeich über Damsum und Utgast weiter nach Esens und dann Richtung Bensersiel führt. Diese saisonal befristete Umleitung wäre zwar mit einer etwas längeren Fahrtzeit verbunden, wäre aber für eine ganze Reihe von Häusern in Gründeich entlang der L 5 mit massi-	

	ven Entlastungen verbunden. Da die Stadt Esens ihre Planungen neuerdings unter Einbeziehung einer Lärmschutzwand macht, ergeben sich auch in dieser Hinsicht zusätzliche Alternativen: Wird nämlich eine Lärmschutzwand unter Gesichtspunkten des Landschaftsschutzes für verträglich gehalten, könnte diese Wand auch auf Bensersieler Seite errichtet werden, dafür aber die Straße näher an die Siedlung heranrücken und so die erhebliche Belastung für das Vogelschutzgebiet mindern. Auch diese Variante wäre zu untersuchen gewesen. Quellen • Bauer, H.-G., E. Bezzel & W. Fiedler (2005): Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas. Wiebelsheim • Jaene, J. & H. Kruckenberg (1996): Raumnutzung überwinternder Gänse (Anser albifrons, Branta leucopsis) in Abhängigkeit von Straßenführung. Diplomarbeit, Universität Osnabrück, 121 S. • Kruckenberg, H., Jaene, J. & H.-H. Bergmann (1998): Mut oder Verzweiflung am Straßenrand? - Der Einfluß von Straßen auf die Raumnutzung und das Verhalten von äsenden Bless- und Nonnengänsen am Dollart, NW Niedersachsen. Nat. Landsch. 73: 3 - 8 • Melter, J. & M. Schreiber (2000): Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen. Vogelkdl. Ber. Niedersachs. 32, Sonderheit: 320 S. • Mierwald, U., Cochet Consult & Trüper Gondesen Partner (2004): Gutachten zum Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau. Gutachten, F + E-Vorhaben 02.211/2002/LR • Schreiber, M. (1998): Vogelrastgebiete im Grenzbereich zum Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer", an der Un-	

	terems und der Unterweser. Bramsche, 385 S. • Spilling, E. (1998): Raumnutzung überwinternder Gänse und Schwäne an der Unteren Mitteieibe: Raumbedarf und anthropogene Raumbegrenzung. Cuvillier-Verlag Göttingen, Dissertation OS, 135 S. + Anhänge • Wilms, U., K. Behm-Berkelmann & H. Heckenroth (1997): Verfahren zur Bewertung von Vogelbrutgebieten in Niedersachsen. Vogelkdl. Ber. Niedersachs. 29: 103 – 111 27	
14.46	Anmerkungen zur nachfolgenden Tabelle "Artenvorkommen im Umfeld der Kommunalen Entlastungsstraße Bensersiel, überarbeitet unter Berücksichtigung der seit dem 20.01.2010 neu ausgelegten Unterlagen" Die angehängte Tabelle geht auf möglichst alle in den verschiedenen Unterlagen genannten Tier- und Pflanzenarten ein, sofern sie für die Beurteilung des Erhaltungszustandes der Natura 2000-Schutzgüter, als gesetzlich besonders geschützte Arten oder aufgrund der NSG-Verordnung eine ausdrückliche Bedeutung haben. Die Liste der Arten wurde unter eher konservativen Annahmen zusammengestellt, d.h., es wurde auf solche Arten z.B. bei der Gruppe der besonders geschützten Apoidea verzichtet, bei denen ein Vorkommen zwar denkbar wäre, aber nicht mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist. Auf eine Zusammenstellung aus der Gruppe der blütenbesuchenden Cerambycidae - ebenfalls besonders geschützt - wurde ganz verzichtet, obgleich Vorkommen einiger Arten sicher sein dürfte. Auch die Liste der Libellen und Fledermäuse wird am Ende größer ausfallen als hier zusammengestellt. Allerdings wird die Gesamtartenliste der zu bearbeitenden, gesetzlich besonders geschützten Arten wohl über 250 nicht hinausgehen, was ca. 0,3 % des bundesdeutschen Artenspektrums entspricht. Angesichts der Schwere des Eingriffs erscheint die Bearbeitung dieses vergleichsweise kleinen Anteils des Arten-	Siehe getrennte Abwägung zum Anhang des NABU, Anlage 1 zur Abwägung.

	spektrums ohne weiteres zumutbar. Enthalten sind die folgenden Informationen: Artangaben in der Kopfzeile folgen Hinweise zum Vorkommen (N = Nachweis entweder aus Planunterlagen, den Standarddatenbögen oder durch eigene Erkenntnisse; M = möglich, entweder weil die Art einfach zu erwarten ist oder weil sie z.B. durch den Landschaftsrahmenplan des Landkreises Wittmund für die Bensersieler Marsch benannt wurde) Status (A = Artenschutz, die Art ist gesetzlich besonders geschützt; E = Erhaltungsziel eines NSG- und Natura 2000-Gebietes, C = charakteristische Art, entweder aufgrund der Angaben in Ssymank et al. 1998, einer Eintragung im Standarddatenbogen oder ausdrücklicher derartiger Einstufung in den Planunterlagen; G = Gefährdet) Die berührten Beeinträchtigungen orientieren sich an den Verbotstatbeständen des § 42 BNatSchG. Verwendete Quellen • Altemüller, M. & M. Reich (1997): Einfluß von Hochspannungsleitungen auf Brutvögel des Grünlandes. Vogel Umw. 9: 111 – 128 • Ballasus, H. & R. Sossinka (1997): Auswirkungen von Hochspannungstrassen auf die Flächennutzung überwinternder Bläß- und Saatgänse Anser albifrons. J. Ornithol. 138: 215 - 228 • Breuer, W., S. Brücher & I. Dalbeck (2009) : Straßentod von Vögeln - Zur Frage der Erheblichkeit am Beispiel des Uhus. Natursch. Landschaftspl. 41 (2): 41 - 46 • Europäische Kommission (2007): Guidance document on the strict protection of animal speeies of Community interest under the Habitats Directive 92/43/EEC. 88 S. • Garniel, A., Daunicht, W.D., Mierwald, U. & U. Ojowski (2007):	

	Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna. Schlussbericht November 2007. FuE-Vorhaben 02.237/2003/LR des BMVBW. 273 S. • Griesenbrock, B. (2006): Habitat und Nistplatzwahl der Wiesenweihe Circus pygargus l. in der Hellwegbörde. Diplomarbeit, Universität Münster, 91 S. • Krüger, T. & B. Oltmanns (2007) : Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brutvögel. Z. Fassung, Stand 2007. Inform. d. Natursch. Niedersachs. 3 (2007): 131 - 175 • Siemers, B., G. Kerth, T. Hellenbroich, J. Lütlmann & M. Fuhrmann (2006): Quantifizierung und Bewältigung verkehrsbedingter Trennwirkungen auf Arten des Anhangs der FFH-Richtlinie, hier Fledermauspopulationen - 1. Zwischenbericht (Stand 22.03.2006). Forschungsbericht FE-Nr. 02.0256/2004/R. 137 S. • Sossinka, R. & H. Ballasus (1997) : Verhaltensökologische Betrachtungen von Effekten der Industrielandschaft auf freilebende Vögel unter besonderer Berücksichtigung von Freileitungen. Vogel Umw. 9: 19 - 28	
14.47	Anm.: Die der Stellungnahme beigefügte Tabelle „Artenvorkommen im Umfeld der kommunalen Entlastungstrasse Bensersiel“ vom 02.02.2010 liegt dem Abwägungsvorschlag als Anlage bei	Siehe getrennte Abwägung zum Anhang des NABU, Anlage 1 zur Abwägung.

15.	Öffentlichkeit 2	26.12.2017
15.1	zu o.a. Vorgang nehme ich Stellung im Rahmen des § 3 des Baugesetzbuches: Bereits 2003 hatte der Wattenrat Ostfriesland im ersten Verfahren zur Planung der Umgehungsstraße Bensersiel Stellung genommen und die damaligen Planungen EU-rechtlich als nicht vereinbar mit einem "faktischen Vogelschutzgebiet" bezeichnet. Die Einwendungen wurden seinerzeit vom Rat der Stadt Esens zur Kenntnis genommen und "weggewogen". Zwei Gerichtsurteile, das OVG Lüneburg (**10. April 2013, Az: 1 KN 33/10**) und das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig (**27. März 2014, Az: 23/2014**), haben inzwischen nach einer Klage des betroffenen Landeigentümers auch die damaligen Bedenken des Wattenrates bestätigt und eine erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes festgestellt. Die Folgen sind bekannt. Nach mehreren fachlich missglückten Anläufen hat der Landkreis Wittmund mit der ergänzenden Landschaftsschutzverordnung WTM 25 II vom Okt. 2016 im EU-Vogelschutzgebiet V 63 die Flächen vom Ortsrand Bensersiel bis zur Umgehungsstraße ausgewiesen.	Die Hinweise sind bekannt. Die Wertung „weggewogen“ wird von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Die Einwendungen wurden vom Rat der Stadt Esens abwägend berücksichtigt. Die Hinweise sind bekannt.
15.2	Mit dieser Konstruktion versucht die Stadt Esens nun mit einem neuen Bauleitverfahren und mit der Begründung des „öffentlichen Interesses" die Straße nachträglich zu legalisieren; dies muss scheitern. Begründung: 1.) Bundesverwaltungsgericht in Leipzig vom 27. März 2014, Az: 23/2014, Randnotizen 29 und 30	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - unverändert bei ihrer dargelegten Auffassung zu den rechtlichen Grundlagen bei der Planaufstellung nach dem BauGB und der aktuell erfolgten Prüfung nach § 34 BNatSchG.

	[Hier eingefügt: **29** „Die Anerkennung eines rückwirkenden Maßstabswechsels bei der Frage der zutreffenden Abgrenzung eines faktischen Vogelschutzgebiets widerspräche auch dem Sanktionscharakter, den der Europäische Gerichtshofs dem strengen Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL beimisst. Sobald ein Vogelschutzgebiet zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt wird, treten gemäß Art. 7 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. 206 vom 22. Juli 1992, 7) - FFH-RL - die Verpflichtungen nach Art. 6 der FFH-RL an die Stelle der Pflichten aus Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL (EuGH, Urteil vom 7. Dezember 2000 - Rs. C-374/98 - Slg. 2000, I-10799 Rn. 44). Dieser mit Ausweisung eines Vogelschutzgebiets eintretende Regimewechsel ermöglicht es dem Mitgliedstaat, aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art einen Plan oder ein Projekt durchzuführen, auch wenn sie ein Schutzgebiet erheblich beeinträchtigen können, sofern eine Alternativlösung nicht vorhanden und durch Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt ist, dass die globale Kohärenz des „Natura 2000"-Netzes geschützt ist. Unterlässt der Mitgliedstaat die gebotene Schutzgebietsausweisung, bleibt es bei dem strengen Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL, wonach - wie dargelegt - das Beeinträchtigungs- und Störungsverbot des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL nur zugunsten überragender Gemeinwohlbelange, wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit, überwunden werden kann. Diese Dualität der anwendbaren Regelungen sieht der Europäische Gerichtshof (Urteil vom 7. Dezember 2000 a.a.O. Rn. 50 ff.) als gerechtfertigt an, weil ein Mitgliedstaat aus der Missachtung seiner unionsrechtlichen Pflich-	Die rechtlichen Voraussetzungen für die 126. Flächennutzungsplanänderung und den B-Plan Nr. 89 werden in den Unterlagen dazu ausführlich dargelegt. Der Prüfung nach § 34 BNatSchG ist zu entnehmen, dass zwar eine Beeinträchtigung des Natura 2000 Gebietes vorliegt, die habitatsschutzrechtlichen Ausnahmevoraussetzungen jedoch erfüllt werden. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass die in Kap. 9.2.4 der Prüfung nach § 34 BNatSchG erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zum Ergebnis hat, „*dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatsschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen*." Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmund, die in ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.*"

	ten keinen Vorteil ziehen soll. Einen solchen Vorteil nimmt der Europäische Gerichtshof an, wenn sich ein Mitgliedstaat, der unter Verstoß gegen die Vogelschutz-Richtlinie ein Gebiet nicht zum besonderen Schutzgebiet erklärt, obwohl dies nach fachlichen Gesichtspunkten erforderlich gewesen wäre, auf Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-RL berufen könnte. Denn ohne den förmlichen Akt der Unterschutzstellung ist es für die Kommission besonders schwer, wirksam zu überprüfen, ob die Mitgliedstaaten das Verfahren nach Art. 6 Abs. 3 und 4 der FFH-RL angewandt haben, und gegebenenfalls festzustellen, dass gegen die daraus resultierenden Verpflichtungen verstoßen wurde. Insbesondere wäre die Gefahr wesentlich größer, dass Pläne und Vorhaben, die das Gebiet beeinträchtigen, von den nationalen Behörden unter Verstoß gegen das genannte Verfahren genehmigt werden, von der Kommission aber nicht überprüft werden können und entgegen den Erfordernissen der Erhaltung dieses Gebiets schwere oder sogar irreparable Umweltschäden verursachen. Darüber hinaus schafft das strenge Schutzregime nach Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL für faktische Vogelschutzgebiete auch einen Anreiz für die Mitgliedstaaten, besondere Schutzgebiete auszuweisen, weil sie sich dadurch die Möglichkeit eröffnen, sich eines Verfahrens zu bedienen, das es ihnen erlaubt, auch aus Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art einen Plan oder ein Vorhaben zu beschließen, der oder das ein besonderes Schutzgebiet beeinträchtigt (EuGH, Urteil vom 7. Dezember 2000 a.a.O. Rn. 56]. **30** Unter Zugrundelegung der Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts würde der Mitgliedstaat auch im Fall einer Gebietsnachmeldung nach Abschluss einer beeinträchtigenden Planung aus der Missachtung seiner unionsrechtlichen Pflichten Vorteile ziehen. Die Vorteile gingen über die vom Europäischen Gerichts-	

	hof angenommenen Vorteile noch hinaus. Denn einem Maßstabswechsel hat das Oberverwaltungsgericht nur hinsichtlich der Frage der Abgrenzung des faktischen Vogelschutzgebiets das Wort geredet, während das angegriffene Urteil nicht erkennen lässt, dass die angegriffene Straßenplanung nach Ansicht des Oberverwaltungsgerichts auch an dem mit der Gebietsnachmeldung erreichten Schutzstatus zu messen wäre. Das hätte hier aber nahegelegen, weil das nachgemeldete Vogelschutzgebiet V 63 nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts an die Trasse der Entlastungsstraße heranreicht. Insoweit greift die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 17. Januar 2007 - BVerwG 9 A 20.05 - BVerwG 128, 1 Rn. 77), auf die sich das Oberverwaltungsgericht in seiner Normenkontrollentscheidung über den Bebauungsplan Nr. 72 (Urteil vom 10. April 2013 - 1 KN 33/10 - NuR 2013, 424 <425>) nunmehr ausdrücklich gestützt hat, wonach im Einzelfall auch ökologische Beziehungsgefüge zwischen den Rand- und Pufferzonen des Gebiets und den an das Gebiet angrenzenden Flächen oder dort anzutreffenden Pflanzen- oder Tierarten für den günstigen Erhaltungszustand des Gebiets maßgeblich sein können. Hätte die Meldung oder Ausweisung des Vogelschutzgebiets V 63 bereits im Zeitpunkt der Straßenplanung vorgelegen, wäre die Antragsgegnerin gemäß Art. 7 i. V. m. Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL, § 34 Abs. 1 BNatSchG gehalten gewesen, die Auswirkungen der Straße auf diese Erhaltungsziele im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung zu untersuchen bzw. gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. b, § 1a Abs. 4 BauGB zu berücksichtigen. Entsprechende Planungsanforderungen hat das Oberverwaltungsgericht hinsichtlich des Bebauungsplans Nr. 67 nicht formuliert. Dem Oberverwaltungsgericht ist insoweit allerdings kein Vorwurf zu machen. Denn im maßgeblichen Zeitpunkt der Planung war der Schutzstatus des Gebiets noch gar nicht definiert (vgl. hierzu	

	jüngst Urteil vom 8. Januar 2014 - BVerwG 9 A 4.13 - juris LS 5) und konnte deshalb im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses (§ 214 Abs. 3 Satz 1 BauGB) auch nicht berücksichtigt werden. Unter Zugrundelegung der Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts hätte die planende Gemeinde damit einen doppelten Vorteil: Sie würde einerseits von der Abgrenzung des nachgemeldeten Gebiets profitieren, andererseits könnten ihr die Erhaltungsziele und Schutzzwecke dieses nachgemeldeten Gebiets aber nicht entgegen gehalten werden. Diese doppelte Vorteilslage liefe der Sanktionsrechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs erst recht zuwider. Das gilt umso mehr, als das Land Niedersachsen die Abgrenzung des nachgemeldeten Vogelschutzgebiets V 63 nach eigenem Bekunden „unter Berücksichtigung des Bebauungsplans Nr. 67 vorgenommen“ hat (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 10. April 2013 a.a.O. <428>). Damit tritt ein weiterer Zweck des strengen Schutzregimes für faktische Vogelschutzgebiete zu Tage, der darin besteht, eine an ornithologisch-fachlichen Kriterien ausgerichtete Gebietsausweisung und -abgrenzung offen zu halten und nicht durch vorangehende Planungen unrealistisch werden zu lassen. Ein Maßstabswechsel bei der Abgrenzung faktischer Vogelschutzgebiete kommt auch aus diesem Grunde erst mit der Meldung und Ausweisung eines Gebiets in Betracht.“	
15.3	2.) Das nun vorgesehene Bauleitverfahren ist nicht ergebnisoffen, da eine schon bestehende Straßentrasse nur legalisiert werden soll. Verträglichkeitsprüfungen nach § 34 BNatSchG sehen eine Prüfung VOR einer Baumaßnahme vor, nicht nachträglich.	Der Einwand ist unberechtigt. Im Planungsverfahren wurde geprüft, ob in Anbetracht der gegebenen Lage eine Legalisierung der vorhandenen Entlastungsstraße in Betracht kommt oder ein dem geltenden Recht entsprechender Zustand Modifikationen des Straßenzuges oder gar dessen Rückbau erfordert. Auch wenn eine Verträglichkeitsprüfung grundsätzlich vor der Zulassung eines Vorhabens zu erfolgen hat, schließt

		das geltende Recht eine entsprechende Prüfung nach Realisierung des Projekts nicht aus (BVerwG, Urt. v. 15.07.2016, 9 C3/16, juris Rn. 49; urt. v. 01.07.2017, 9 C2/16, juris Rn. 60). **Diese Vorgehensweise wird in den Begründungen zur Bauleitplanung klarstellend ergänzt.**
15.4	3.) Die durch den Straßenbau entstandenen Biodiversitätsschäden nach dem Umweltschadensgesetz wurden vom Landkreis Wittmund nicht erhoben.	Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen, zielt aber nicht auf das aktuelle Bauleitplanverfahren ab. Auf § 19 Abs. 1 S. 2 BNatSchG wird verwiesen.
15.5	Durch den Straßenbau wurden z. B. mehr als 1.200 m Röhrichtgräben beseitigt und damit der Lebensraum von Schilfbrütern vernichtet.	Es wurden 730 m Röhrichtgräben sowie vorhandene Straßenrandgräben beseitigt. Im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans wird dargelegt, dass die Beseitigung der Röhrichtgräben durch Neuanlage von Gräben und Grabenaufweitungen ausgeglichen wurde. Die Kartierung der Brutvögel zeigt keinen Rückgang der Röhrichtbrüter aufgrund des Baus der Straße, Rückgänge sind nur auf die Beseitigung der ausgedehnten Röhrichtfläche südlich von Bensersiel (Stilllegungsbrache) vor dem Bau der Straße zurückzuführen.
15.6	Der Grundwasserspiegel wurde abgesenkt.	Es fand keine langfristige Senkung des Grundwasserspiegels durch die Entlastungsstraße statt. Diese Einschätzung wird auch von der Unteren Wasserbehörde, Herrn Coordes, geteilt (mündliche Auskunft Jan. 2018).
15.7	Störungsempfindliche Rastvögel wie Kiebitz, Goldregenpfeifer oder Großer Brachvogel mussten erhebliche Lebensraumverluste durch den Straßenbau hinnehmen, ebenfalls einige Wiesenbrüterarten. Rastvögel halten einen Abstand von bis zu 400- 500 m zur Straßentrasse ein (auch eigene Beobachtungen).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße auf die Brut- und Rastvögel werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans, der Prüfung nach § 34 BNatSchG, der artenschutzrechtlichen

		Prüfung sowie der Umweltberichte ausführlich dargestellt. Ebenso werden die hierdurch erforderlichen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellt und verbindlich festgelegt. Die notwendige umfangreiche Abwägung im Rahmen der Eingriffsregelung und im Rahmen der Prüfung nach § 34 BNatSchG sind in den vorgelegten Unterlagen enthalten.
15.8	Damit wurde der EU-rechtlich geforderte Erhaltungszustand des Schutzgebietes unzulässig erheblich beeinträchtigt und verschlechtert.	Der Einwand ist – wie sich aus der Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung ergibt – zutreffend. Zugleich ergibt sich aus dieser Unterlage, dass die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3, 5 BNatSchG erfüllt sind. Somit liegen die rechtlichen Voraussetzungen für die Flächennutzungsplanänderung sowie den Bebauungsplan vor.
15.9	4.) Die in der LSG-Verordnung 25 WTM II nachgemeldeten Flächen werden zudem von Rastvögeln nicht mehr angenommen.	Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße auf die Brut- und Rastvögel werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans, der Prüfung nach § 34 BNatSchG, der artenschutzrechtlichen Prüfung sowie der Umweltberichte ausführlich dargestellt. Hierbei wurde auch auf die Vogelwelt im LSG 25 II eingegangen. Der Hinweis entspricht den Ergebnissen der Untersuchungen.
15.10	5.) Das Meideverhalten von Limikolenarten und Nonnengänsen durch den Straßenbau wurde durch das Gutachten von Roßkamp aus 2015 bestätigt (Huntlosen, Brut- und Rastvogelerfassung, Ortsumgehung Bensersiel", 08. Sept. 2015).	Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße auf die Brut- und Rastvögel werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans, der Prüfung nach § 34 BNatSchG, der artenschutzrechtlichen Prüfung sowie der Umweltberichte ausführlich dargestellt. Hierbei wurden auch das nach heutigem Kenntnisstand zu beachtende Meidungsverhalten der betroffenen Vogelarten sowie die Ergebnisse der Vogelkartierung 2015 beachtet.

15.11	Aus diesen Gründen sieht der Wattenrat die neue Bauleitplanung mit dem B-Plan 89 erneut bei einer gerichtlichen Überprüfen zum Scheitern verurteilt an und geht davon aus, dass auch dieser B-Plan erneut als "rechtsunwirksam" betrachtet werden wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. siehe zu Punkt 15.2

16.	Deichacht Esens-Harlingerland, Sielacht Dornum und Sielacht Esens	22.12.2017
16.1	gegen den o. g. Flächennutzungs- und Bebauungsplan bestehen aus Sicht der Sielacht Esens und der Deichacht Esens-Harlingerland grundsätzlich keine Einwände. Die entsprechenden Belange sind in den seinerzeitigen Genehmigungen der wasserbaulichen Maßnahmen nach Wasserrecht und Deichrecht enthalten und umgesetzt worden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
16.2	Folgende Ergänzungen bitten wir zu berücksichtigen. Entlang von den Kompensationsflächen (Oldendorfer Hammer, Kohärenzfläche Margens) verlaufen mehrere Gewässer II. Ordnung. Die jeweiligen satzungsgemäßen Abstände von 10 m ab Böschungsoberkante sowie die entsprechenden Freihaltungen von Bepflanzungen sind zu beachten, d. h. dass diese Streifen eine zeitliche und tatsächlich durchgängige Befahrbarkeit behalten.	Der Hinweis wird beachtet. Mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme wurden die Belange der Sielacht bereits berücksichtigt und entsprechende Abstände eingehalten. Dies wird bei der Kohärenzfläche und deren Bewirtschaftung (dort sind keine baulichen Maßnahmen oder Bepflanzungen vorgesehen) ebenso sichergestellt.
16.3	Redaktionell wird darauf hingewiesen, dass im landschaftspflegerischen Begleitplan auf Seite 25 unter Punkt 3, Punkt 6.1 es richtig heißen muss, dass die Sielacht Esens die Unterhaltungsverpflichtete der dort verlaufenden Gewässer II. Ordnung ist, und nicht wie geschrieben Deichacht Esens-Harlingerland.	Der Hinweis wird beachtet. **Der landschaftspflegerische Begleitplan wird entsprechend geändert.**

17.	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Hannover	29.12.2017
17.1	nachfolgend nimmt der BUND Landesverband Niedersachsen, auch im Namen des BUND Regionalverbandes Ostfriesland zur o.g. Planung Stellung: **Vorbemerkung** Das Vorhaben wird abgelehnt, denn es zerschneidet ein EU-Vogelschutzgebiet und führt zu erheblichen Störungen, die große Flächenanteile des Gebietes massiv entwerten. Das Vorhaben ist auch unnötig und damit unzulässig, weil es verschiedene Alternativen gibt, die das Gebiet weniger oder gar nicht beeinträchtigen würden. Ob überdies zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, wenn bei der Behandlung des gesetzlichen Artenschutzes die Verkehrsbelastung so weit bagatellisiert wird, dass nicht einmal eine Gefährdung von Fledermäusen zu befürchten sein soll, steht infrage. Außerdem sind die vorgelegten Unterlagen für eine Beurteilung unzureichend und für die ausgelegten Bestandteile z. T. nicht nachvollziehbar.	s. dazu detailliert zu Punkt 17.2 ff
17.2	Entgegen den Einschätzungen in der artenschutzrechtlichen Prüfung kommt es zu einer ganzen Reihe artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, die unerkannt blieben oder fehlbewertet wurden. In Bezug auf die durch den Straßenverkehr regelmäßig betroffenen Fledermäuse stellen die Unterlagen einen Totalausfall dar.	Der Hinweis ist nicht zutreffend. Die Unterlagen sind begründet und ausreichend. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens erkennen kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko bezüglich der Fledermäuse durch die kommunale Entlastungsstraße. Auch Störungen und Lebensraumzerstörungen sind nicht gegeben. Eine Zuwiderhandlung gegen die Artenschutzbestimmungen wird hinsichtlich der Fledermäuse nicht gesehen. Diese Einschätzung wird auch von der UNB geteilt.

17.3	Im Einzelnen ist zu den Unterlagen folgendes anzumerken: **Brut- und Rastvogelerfassung (Roßkamp, 2015)** Die Untersuchungen sind nicht nachvollziehbar, denn der Methodenbeschreibung fehlt die wichtige Information über die tageszeitliche Verteilung der einzelnen Begehungen. Da außerdem unklar ist, welche Begehungen der Erfassung von Gastvögeln diente und teilweise nur eingeschränkte Beobachtungsbedingungen konzediert wurden (siehe Tabelle Begehungstermine), kann nicht beurteilt werden, ob die methodischen Vorgaben tatsächlich eingehalten wurden.	Die Erfassungsräume richten sich nach den methodischen Vorgaben (siehe Südbeck 2005). Bei jeder Begehung wurde das Gebiet auch nach Rastvögel abgesucht. Die Brutvogelkartierung begann in der Regel bei Sonnenaufgang, die Rastvogelkartierung bei wechselnden Tageszeiten.
17.4	Die Erfassungsergebnisse dokumentieren quantitative Angaben nur für einen kleinen Teil des Artenspektrums. Für einen noch kleineren Teil der Reviere finden sich überhaupt nur raumbezogene Informationen. Damit fehlt eine nachvollziehbare Grundlage für die arten- und habitatsschutzrechtliche Prüfung des Vorhabens (siehe dazu weiter unten). Die Bewertung der Brutvogelerfassungen durch Roßkamp (2015) und in den weiteren Unterlagen erfolgte nach Behm und Krüger (2013). Dabei wurde das Verfahren jedoch in gleich mehrerlei Hinsicht fehlerhaft angewandt.	Die Kartierung und Darstellung der Kartierungsergebnisse richtet sich nach der Methode von Südbeck (2005). Hiernach werden nur Rote-Liste-Arten genau aufgenommen und kartografisch dargestellt. siehe zu Punkt 17.5 bis 17.9
17.5	Die Abgrenzung der Teilgebiete erfolgte nicht anhand räumlicher Einheiten, wie sie sich aus der Geländestruktur ergeben, sondern anhand willkürlicher Radien um den Eingriffsgegenstand mit dem Ergebnis, dass homogene Einheiten zerschnitten wurden. Ein solches Vorgehen ist unzulässig und hätte bereits bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens berücksichtigt werden müssen.	Der Untersuchungsraum wurde nach den max. potentiellen Auswirkungen des Projektes abgegrenzt. Hierbei wurden naturräumliche Grenzlinien berücksichtigt. Es ist nicht zielführend und in den Methodenbeschreibungen nicht vorgeschrieben, ganze naturräumliche Einheiten zu untersuchen
17.6	Bei der Aufteilung in Teilgebiete wurden die Beschränkungen für Mindestflächengrößen verletzt. Mit den daraus resultierenden Unstimmigkeiten in der Flächenbewertung setzen sich die Unterlagen an keiner Stelle auseinander (siehe Schreiber 2016).	Die Abgrenzung der Teilräume wurde an räumliche Strukturen angelehnt, die eine sinnvolle Trennung der Teillebensräume darstellen (hier der Hochkanal Benser Tief). Die Bewertung 2015 ist nicht zu beanstanden. Behm und Krüger (2003) weisen explizit darauf hin, dass sich z. B.

		Gewässerränder gut als Abgrenzung eines Teilgebietes eignen. Keinesfalls sollte die Grenze willkürlich durch die Landschaft gezogen werden. Wenn die Grenze um eine Flurstücksbreite nach Westen verschoben worden wäre, wäre zwar ein Teilgebiet von 80 ha entstanden - an dem Brutvogelbestand des Gebietes hätte sich jedoch nichts geändert. Dafür entstände dann ein wenig nachvollziehbaren Grenzverlauf, der Anlass zu Kritik geben könnte. Bei Gebietsgrößen unter 100 ha wird im Übrigen kein Flächenfaktor eingesetzt - die Berechnung ist also korrekt.
17.7	Die Bewertung legt veraltete Rote Listen der Brutvögel zugrunde. Maßgeblich gewesen wären nämlich die Roten Listen aus 2015 (Krüger und Nipkow 2015; Grüneberg et al. 2015), denn deren Einstufungen fußen auf den Bestandszahlen aus 2013. Überdies wurden aber auch die Angaben aus den veralteten Roten Listen fehlerhaft übernommen, wie beispielhaft für den Kiebitz dargelegt werden soll: Die Art wurde bereits 2007 bundesweit in die Kategorie "stark gefährdet" und nicht lediglich als "gefährdet" eingeordnet.	Die Kartierung im Frühjahr 2015 erfolgte auf Basis der aktuellen Roten Liste der Brutvögel, 4. Fassung (RL 2007). Die Auswertung der Kartierungsergebnisse erfolgte im August 2015 nach der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Roten Liste, 4. Fassung (RL 2007). Die nachfolgende RL 2015, 5. Fassung, wurde erst zum Jahresende 2015 veröffentlicht und konnte daher erstmalig für Kartierungen im Jahr 2016 eingesetzt werden. Eine nachträgliche Korrektur mit einer zum Untersuchungszeitpunkt noch nicht veröffentlichten RL wäre ein klarer Verstoß gegen die methodischen Vorgaben. Die Bewertung aufgrund der 4. Fassung der RL im Gutachten wird korrigiert. Das Ergebnis ändert sich hierdurch nicht. Zusätzlich wird eine Ermittlung der Bedeutung der Flächen für die Brutvögel aufbauend auf der 5. Fassung der RL der Brutvögel durchgeführt; diese ergab ebenfalls eine regionale Bedeutung für das westliche Teilgebiet und eine lokale Bedeutung für das östliche Teilgebiet. Unterschiedliche Ergebnisse der avifaunistischen Bedeutung des westlichen und des östlichen Teilgebietes im Jahre 2015 liegen bei den verschiedenen Berechnungen nicht

		vor, so dass weiterhin das westliche Teilgebiet eine regionale Bedeutung besitzt, das östliche Teilgebiet eine lokale Bedeutung.
17.8	Das Bewertungsverfahren Behm und Krüger (2013) sieht ferner vor, dass Ergebnisse weiterer Erfassungen aus den letzten fünf Jahren einzubeziehen sind, um nicht nur eine Momentaufnahme, sondern das Potenzial einer Fläche zu bewerten. Auch dieser Schritt ist nicht erfolgt.	Dieser Schritt erfolgte deshalb nicht, weil es keine weiteren systematisch erfassten Brut- und Rastvogeldaten aus dem UG gibt.
17.9	Zu den Gastvogelerhebungen ist einzuwenden, dass lediglich Arten thematisiert werden, die mindestens lokale Bedeutung nach Krüger et al. (2013) erreichen. Für die arten- und habitatschutzrechtliche Beurteilung kommt es auf diese Schwelle und das daraus resultierende, eingeschränkte Artenspektrum gar nicht an (siehe dazu weiter unten). Fehlerhaft ist auch hier die Abgrenzung des untersuchten Raumes. Noch mehr als bei Brutvögeln kommt es hier nämlich auf eine fachlich sinnvolle Abgrenzung von zusammengehörigen Raumeinheiten an, da das Bewertungsverfahren nach Krüger et al. (2013) im Gegensatz zum Verfahren zur Bewertung von Vogelbrutgebieten keinen flächenbezogenen Korrekturfaktor vorsieht und damit die Wertigkeit durch zu kleine oder zu große Gebiete beliebig manipulierbar wird. Hier hätte deshalb auf die beim Land bereits vorliegenden Abgrenzungen von funktionalen Teilgebieten als Untersuchungsraum zurückgegriffen werden müssen. Diese wären dann im Übrigen auch vergleichbar gewesen mit den bereits bei der Vogelschutzwarte vorliegenden Gebietsdaten.	Die Kartierung 2015 enthält auch Vorkommen ohne lokale Bedeutung. Bei der Gastvogelerfassung 2015 ging es nicht um die Bewertung eines gesamten EU-Vogelschutzgebietes, sondern lediglich um die Auswirkung einer neuen Straße auf einen räumlich stark begrenzten Teilbereich. Es ist sicherlich unter Fachleuten unstrittig, dass die Fernwirkung einer Landstraße kaum mehr als 500 m betragen wird. Deshalb ist die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für die zu klärende Fragestellung auch mehr als ausreichend. Durch die Einbeziehung überregionaler Kartierungen z. B. von Bohnet und Pfützke (2012) sowie Schreiber (1998) wurde die Einordnung in den Gesamtraum ermöglicht.

17.10	**Begründung des Bebauungsplanes** Zur Begründung des Bebauungsplanes ist folgendes anzumerken: Auf S. 10 der Unterlage wird davon ausgegangen, dass die Raumverträglichkeit der Planung gegenüber dem LROP gegeben sei, da die Straßentrasse außerhalb des Vorranggebietes für Natura 2000-Gebieten liege. Ein entsprechender Abbildungsausschnitt aus dem LROP 2012 ist in den Text dort eingefügt. Diese Sichtweise befremdet. Denn es war gerade das Ergebnis mehrerer Gerichtsverfahren, dass die Trasse eben doch innerhalb eines EU-Vogelschutzgebietes (und damit eines Natura-2000-Gebietes) liegt. Warum diese mittlerweile schon mehrere Jahre alten Entscheidungen der Gerichte noch keinen Eingang in die Darstellungen des LROP gefunden haben, ist nicht ersichtlich, kann aber nicht zu der Feststellung führen, dass von einer Raumverträglichkeit der Planung auszugehen ist. Denn eine Unverträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes muss zwangsläufig auch zur Raumunverträglichkeit im Sinne der Raumordnung führen. Aktuell ist im Übrigen das LROP 2017.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Frage, warum die Entscheidungen der Gerichte noch keinen Eingang in die Darstellungen des LROP gefunden haben, ist an die Landesplanungsbehörde zu richten. Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass es u. U. auch eine Frage des Maßstabes ist, ob so kleinteilige Änderungen (bezogen auf eine landesweite zeichnerische Darstellung) überhaupt vorgenommen werden. **Die zeichnerische und inhaltlich unveränderte zeichnerische Darstellung des zwischenzeitlich wirksamen LROP 2017 wird in den Unterlagen aufgenommen.**
17.11	Zur FFH-Verträglichkeitsprüfung führt die Begründung des Bebauungsplanes verschiedene Argumente an, auf die im Einzelnen im Zusammenhang mit der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung eingegangen werden soll. Festzustellen ist jedoch bereits an dieser Stelle, dass die vorgetragenen Argumente nicht ausreichen, um die schwerwiegenden Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes zu rechtfertigen. Keine der als Gründe angeführten Kriterien stehen ohne die Straße grundsätzlich zur Disposition, sondern werden sich lediglich so weiter entwickeln wie bisher.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass, nach erfolgter Alternativenprüfung in Kap 9.1. der Prüfung nach § 34 BNatSchG, die erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zum Ergebnis hat, „*dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen*.“

		Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmund, die in ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.*“
17.12	Schließlich wird man kaum als gewichtsverstärkendes Argument für die Beibehaltung einer illegal errichteten Straße ins Feld führen können, dass deren Beseitigung den Haushalt der Kommune belastet. Wäre das richtig, würde die Beachtung von Recht und Gesetz durch Kommunen zur Farce.	Die Bedenken treffen nicht zu. Im Planungsverfahren wurden in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Urt. v. 14.1.2016, C 399/14, ECLI:EU:C:2016:10 Rn. 77) berücksichtigt, dass die wirtschaftlichen Kosten des Vorhabens einschließlich der sich mit dem Rückbau verbindenden Aufwendungen nicht allein entscheidend sein dürfen. Die Belastungen des kommunalen Haushaltes werden nicht als vorrangiger zwingender Grund, der die Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigt, angeführt, sondern ergänzend als fiskalisches Interesse in der gewichtsvergleichenden Abwägung aufgeführt.
17.13	Die Eignung der vorgesehenen Kohärenzmaßnahme in der Nachbargemeinde ist infrage zu stellen, da der Verlust einer deichnahen Fläche nicht dieselbe Funktion erfüllt wie eine deichferne.	Die Kohärenzmaßnahme liegt in dem küstennahen Streifen, der von dem Vogelschutzgebiet eingenommen wird, nämlich 2,4 km von der Küstenlinie entfernt. Wie aus der Kartierung der Gastvogelarten im V 63 vom NLWKN, bearb. von Bohnet, 2009, zu erkennen ist, sind auch in dieser Entfernung noch Gastvögel zu beobachten, vor allem Gänse, aber auch Kiebitz, Goldregenpfeifer und der Große Brach-

		vogel. Vor allem das Vorkommen des Großen Brachvogels zeigt, dass die Verbindung und der Austausch mit dem Nationalpark Nds. Wattenmeer auch hier besteht. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich Samtgemeinde und Stadt Esens bei der Auswahl und Ausgestaltung der für den Kohärenzausgleich vorgesehenen Flächen an den Kriterien orientiert haben, die sich aus dem „Auslegungsleitfaden zu Artikel 6 Absatz 4 der 'Habitat-Richtlinie' 92/43/EWG“ der Europäischen Kommission (Januar 2007, S. 17 - 23) ergeben.
17.14	**Zum gemeinsamen Umweltbericht zur Kommunalen Entlastungsstraße Bensersiel** Den Wertungen, die an verschiedener Stelle getroffen werden, kann vielfach nicht gefolgt werden. Auf S. 37 finden sich konkrete Angaben zur Häufigkeit verschiedener Vogelarten, die nach den zugrundeliegenden avifaunistischen Fachbeiträgen offenbar überhaupt nicht quantitativ untersucht wurden, jedenfalls sind dort weder Häufigkeit noch räumliche Verteilung dargestellt.	Die Lage der Brutplätze ist aus den Plänen (Anhang zur Prüfung nach § 34 BNatSchG) ersichtlich; die Bestände erfassen die Bearbeitungsbereiche von 500 m und die Kompensationsfläche. Eine genaue Übersicht der Brutvogelbestände im Planungsraum und in der jeweiligen Effektdistanz ist im Anhang 4 zur Prüfung nach § 34 BNatSchG enthalten.
17.15	**Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes V 63 "Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Emden"** Die Unterlagen zum Flächennutzungs- und Bebauungsplan setzen sich in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung mit der Betroffenheit des oben genannten EU-Vogelschutzgebietes auseinander. Dabei sind allerdings die dort eingangs getroffenen Annahmen bereits falsch. Denn unter Bezug auf die zwei LSG-Verordnungen zur nationalen Umsetzung des EU-Vogelschutzgebietes wird davon ausgegangen, dass für das LSG 25 II der Kreis der "wertbestimmenden" Vogelarten eingeschränkt sei. Festzustellen ist jedoch, dass es sich um ein einheitliches Vogelschutzgebiet handelt, für das die	Nach § 34 Abs. 1 S. 2 BNatSchG ergeben sich bei einem Natura 2000 Gebiet, das zu einem geschützten Teil von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 (2) BNatSchG erklärt wurde, die Maßstäbe für die Verträglichkeit eines Projektes mit einem Natura 2000 Gebiet aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden. Dieses ist im vorliegenden Fall zutreffend. Um der normativen Anordnung des § 34 Abs. 1 S. 2 BNatSchG zu genügen, muss die Verträglichkeit am Maßstab der in den LSG-VO 25 und 25 II festgelegten Schutzzwecke beurteilt werden.

	im Standarddatenbogen aufgelisteten Arten einheitlich zu schützen sind.	
17.16	Die FFH-VU listet zwar eine auf den ersten Blick beeindruckende Liste von Kartierungen zur Beurteilung der Eingriffsfläche auf, allerdings fehlen z.B. das IBA-Verzeichnis für Niedersachsen aus 2000 (Melter und Schreiber 2000) sowie Schreiber (1998). Weitere Informationen könnten sich aus den Beiträgen zur Vogel- und Insektenwelt Ostfrieslands, den vogelkundl. Jahresberichten aus Ostfriesland, den Jahresberichten der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft Oldenburg sowie den Vogelkundl. Ber. Niedersachsens ergeben. Außerdem ist den Verfassern der FFH-VU bekannt, dass weitere, noch unveröffentlichte Daten vorliegen, die allerdings nicht abgerufen wurden. Offenbar erfolgte im Rahmen der FFH-VU auch keine Abfrage von Daten unter ornitho.de des DDA. Damit wurden nicht einmal vorhandene Erkenntnisquellen ausgeschöpft, um die Wirkungen des Vorhabens beurteilen zu können.	Verwendet wurden Unterlagen, die in ihrem Detaillierungsgrad planungsrelevant sind. So werden in Melter und Schreiber, 2000, „Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen“ Brut- und Rastvogellisten für das gesamte IBA Norden-Esens angegeben, entsprechende Angaben wurden aus den Standarddatenbögen entnommen. Zu Schreiber 1998 siehe Umweltbericht. Die Berücksichtigung der für die Planung erstellten Kartierungen sowie der Kartierungen des NLWKN im Rahmen des V 63, des Atlas der Brutvögel Nds. (2014) sowie die aus dem Scoping-Verfahren hervorgegangenen Informationen und Hinweise wurden verwendet. Die angegebenen Informationen sind für eine Projektplanung im Allgemeinen zu ungenau (z. B. ornitho.de) oder nicht planungsrelevant. Soweit jedoch innerhalb der Planung Hinweise auf relevante Veröffentlichungen bekannt wurden, wurden diese verfolgt.
17.17	S. 34/35 listet die Vorkommen verschiedener Vogelarten unter Berufung auf Roßkamp (1999/2003; 2015) auf und nennt dabei auch konkrete Bestandsangaben. Die genannten Quellen liefern solche Informationen jedoch nur für einen Teil der Arten. Woher die übrigen Bestandsangaben stammen, ist nicht nachvollziehbar. Sofern sich diese Erkenntnisse aus einer zusätzlichen Auswertung der genannten Kartierungen ergeben, sind sie nicht dokumentiert. Es wird daher um die Vorlage der Rohdaten dieser Kartierungen gebeten, damit die Ergebnisse nachvollzogen werden können.	Der Einwendung kann nicht gefolgt werden, da die beanstandeten Daten nicht benannt werden. Rohdaten (also Feldkarten) werden grundsätzlich nicht herausgegeben. Eine Interpretation durch Dritte würde zwangsläufig zu fehlerhaften Untersuchungsergebnissen führen. So hat jeder Kartierer seine persönliche und nur von ihm selbst fehlerfrei zu interpretierende Dokumentationsweise. Außerdem fließen bei der Auswertung unzählige Geländeeindrücke mit ein, die für Außenstehende nicht aus

		den Feldkarten abzulesen sind. Des Weiteren wird den Methodenbeschreibungen und Bewertungsverfahren mit keinem Wort erwähnt, dass auch Feldkarten Teil eines Gutachtens sind. Beauftragt wird immer eine Interpretation der Geländebeobachtungen und nicht die Vorlage von Rohdaten. Es besteht keine Aufbewahrungspflicht für Rohdaten.
17.18	Die FFH-VU übernimmt offenbar ungeprüft die Bewertungen aus Roßkamp (2015) in seinem avifaunistischen Fachbeitrag (s.o.). Während Roßkamp (2015) zumindest bei der Verwendung der schon damals veralteten Roten Listen für sich geltend machen könnte, dass sie zum Zeitpunkt des Berichtsabschlusses noch nicht offiziell verfügbar waren, gilt dies für die FFH-VU aus 2017 nicht mehr. Für die Fehler, die sich unabhängig von der aktuellen Roten Liste ergeben, gelten die obigen Ausführungen sowieso.	Wie aus dem Anhang 4 der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu erkennen ist, wurden die Roten Listen von 1995 bis 2015 beachtet. Bei der Beurteilung der Wertigkeit der Flächen wurden die jeweils zum Zeitpunkt der Kartierung aktuellen Roten Listen verwendet. Die Kartierung im Frühjahr 2015 erfolgte auf Basis der aktuellen Roten Liste der Brutvögel, 4. Fassung (RL 2007). Die Auswertung der Kartierungsergebnisse erfolgte im August 2015 nach der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Roten Liste, 4. Fassung (RL 2007). Die nachfolgende RL 2015, 5. Fassung, wurde erst zum Jahresende 2015 veröffentlicht und konnte daher erstmalig für Kartierungen im Jahr 2016 eingesetzt werden. Eine nachträgliche Korrektur mit einer zum Untersuchungszeitpunkt noch nicht veröffentlichten RL wäre ein klarer Verstoß gegen die methodischen Vorgaben. Die Bewertung aufgrund der 4. Fassung der RL im Gutachten wird korrigiert. Das Ergebnis ändert sich hierdurch nicht. Zusätzlich wird eine Ermittlung der Bedeutung der Flächen für die Brutvögel aufbauend auf der 5. Fassung der RL der Brutvögel durchgeführt; diese ergab ebenfalls eine regionale Bedeutung für das westliche Teilgebiet und eine lokale Bedeutung für das östliche Teilgebiet. Unterschiedliche Ergebnisse der avifaunistischen Bedeu-

		tung des westlichen und des östlichen Teilgebietes im Jahre 2015 liegen bei den verschiedenen Berechnungen nicht vor, so dass weiterhin das westliche Teilgebiet eine regionale Bedeutung besitzt, das östliche Teilgebiet eine lokale Bedeutung. **Eine Ergänzung der Roten Liste der Brutvögel 2016, 5. gesamtdeutsche Fassung, insbesondere im Anhang 4 zur Prüfung nach § 34 BNatSchG und anderen Unterlagen wird vorgenommen**.
17.19	Für die Bewertung der Gastvögel und der dazu erforderlichen Gebietsabgrenzung kann auf die Feststellungen verwiesen werden, die zu den avifaunistischen Erfassungen der Gastvögel getroffen wurden. In der FFH-VU wird zutreffend darauf verwiesen, dass eine mehr als vorläufige Bewertung von Gastvogelgebieten anhand mehrerer Jahre zu erfolgen hat. Allerdings ist nicht erkennbar, dass dazu Versuche unternommen wurden. Gerade für das Gebiet V 63 liegen jedoch umfangreiche Zählreihen vor, die eine solche Möglichkeit zumindest für Teilbereiche eröffnen würden. Dies könnte auch im Eingriffsbereich der Fall sein.	Aufgrund der zugrundeliegenden einjährigen Kartierung ermittelt Dr. Roßkamp lediglich „vorläufige“ Wertigkeiten. Systematische vergleichbare Rastvogelkartierungen der betroffenen Bereiche der letzten 5 Jahre sind der Stadt Esens und der Samtgemeinde Esens nicht bekannt. Soweit diese vorlägen, würden sie in die Bewertung mit einbezogen.
17.20	Die eigentliche Prüfung unternimmt die FFH-VU in zwei Teilen und orientiert sich dabei an dem Umstand, dass der Schutz des einheitlichen EU-Vogelschutzgebietes mit einheitlichen Erhaltungszielen aus nicht fachlichen Erwägungen im Laufe der Jahre in Form von zwei Verordnungen realisiert worden ist. In fachlicher Hinsicht ist eine solche Herangehensweise unsinnig, ob sie in formaler Hinsicht korrekt ist, ist zusätzlich fraglich. Wie auf S. 42 nämlich festgestellt wird, führt sich die künstliche Begrenzung selbst ad absurdum: *"Die Entwicklung störungsfreier Rastgebiete für den Großen Brachvogel (Gastvogel) ist aufgrund der geringen Größe des Gebietes und der Nähe zur Ortschaft nur im Zusam-*	siehe zu Punkt 17.15 Zusätzlich zur Prüfung erfolgt eine Bewertung im Kontext des V 63 in Kap. 9.2.3.3. der Prüfung nach § 34 BNatSchG.

	menhang mit den angrenzenden Flächen möglich; dieser Schutzzweck kann daher allein in dem LSG 25 11 nicht erreicht werden. Das Kriterium "Entwicklung störungsfreier Rastgebiete" kann daher als Prüfmaßstab für das LSG 25 II nur unter diesem Vorbehalt geprüft werden." Eine Prüfung ist daher nur unter der Maßgabe sinnvoll, dass man das Gebiet als Gesamtheit prüft und keine Zerlegung in kleine Teile zugrunde legt. Schließlich ist darauf zu verweisen, dass die Prüfung der Auswirkungen "auf das Gebiet als solches" durch diese scheibchenweise Prüfung womöglich zu einem fehlerhaften Ergebnis führt.	
17.21	Dieser Mangel beginnt bereits bei der Prüfung betroffener Arten. Die Tabelle auf S. 43 berücksichtigt nur einen Teil der Vogelarten, die über den Standarddatenbogen (SDB) als Erhaltungsziele an die EU-Kommission gemeldet wurden. Es wurden nicht nur weitere Vogelarten im Geltungsbereich des LSG 25 II festgestellt, es ist auch das Potenzial der Flächen zu prüfen. Dann aber sind auch die übrigen Arten des SDB zu berücksichtigen.	siehe zu Punkt 17.15
17.22	Eine Beeinträchtigung der Vogelhabitate durch Schadstoffe kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Denn der zusätzliche Schadstoffeintrag wird zu einer zusätzlichen Eutrophierung der Flächen führen, was die Besiedelbarkeit für die Erhaltungszielarten verschlechtern wird. Dies kann durch Verdichtung der Vegetation und/oder Änderung in der Vegetationszusammensetzung erfolgen.	Die Intensivgrünlandflächen sowie sonstige Grünlandflächen im Marschbereich besitzen keine hohe Empfindlichkeit auf Nährstoffeinträgen (insbesondere Stickstoff) (vgl. Drachenfels, v., O. Einstufung der Biotoptypen in Nds., Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 32, 1, 2012). Die Nährstoffanreicherung durch Luftimmissionen aufgrund des Straßenverkehrs führt daher nicht zu einer wesentlichen Änderung der Vegetationszusammensetzung, zumal die meisten Flächen im Nahbereich der Entlastungsstraße mit Ausnahme der Kompensationsfläche durch Verteilung von Gärresten aus Biogasanlagen gedüngt werden.
17.23	Die Beurteilung der Lärmwirkung kann nicht nachvollzogen werden. Eine Bezugsquelle wird nicht angegeben. Beurteilungen im Rahmen der früheren Planungen sind von Störwirkungen des Ver-	Seit Beginn der Planung der kommunalen Entlastungsstraße hat sich der Forschungsstand im Bereich Naturschutz weiterentwickelt. So konnten bei der Planung zum BP 89

	kehrs bis 500 m ausgegangen. Warum dies ausgerechnet in einem EU-Vogelschutzgebiet anders zu beurteilen sein soll, erschließt sich nicht.	die Veröffentlichungen von Garniel und Mierwald, 2007, „Vögel und Verkehrslärm“ und die hierauf aufgebaute Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“, hrsg. vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Eingriffsbeschreibung zugrunde gelegt werden.
17.24	Überdies ist es fehlerhaft, die störungsverstärkende Wirkung von Fahrradfahrern und Fußgängern von vornherein auszuschließen, wenn keine entsprechenden Verkehrs- und baulichen Regelungen getroffen wurden.	Die kommunale Entlastungsstraße Bensersiel war von Beginn an als reine KFZ-Straße geplant worden. Jegliche Nebenanlagen für Fußgänger oder Radfahrer fehlen, die Rad- und Fußwegverbindungen werden alle durch den Ortskern von Bensersiel geleitet. Der Samtgemeinde und der Stadt sind aus der Zeit der Verkehrsnutzung der Straße keine Hinweise auf die nennenswerte Nutzung der Straße durch Radfahrer und Fußgänger bekannt. Sollte diese Regelung auf Dauer nicht greifen, besteht darüber hinaus die Möglichkeit einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.
17.25	Die Vorstellung, die bis zu 100 cm über Flur herausragende Straße stelle keine Beeinträchtigung des Erhaltungszieles zum Schutz der Vögel dar, ist falsch. Die sichtbehindernde Wirkung mag aus menschlicher Perspektive bei einer Augenhöhe von 150 bis 180 cm begrenzt sein, dies trifft jedoch nicht für die zu schützenden Vogelarten zu. Für sie wird die Offenheit der Landschaft zusätzlich unterbrochen, denn sie können die Trasse nicht überblicken. Die reduzierte Einsehbarkeit des Geländes wird zur Aufgabe im Umfeld der Trasse führen. Diese Auswirkung wird in der FFH-VU deutlich zu gering gewichtet.	Die optischen Einschränkungen durch die Straßentrasse außerhalb der Überquerung des Benser Tiefs entsprechen in etwa denen der landschaftsraumtypischen Röhrichtgräben. **Die Prüfung nach § 34 BNatSchG wird entsprechend ergänzt.**

17.26	Unter 6.3.4 untersucht die FFH-VU die Beeinträchtigung der zum Schutz und der Entwicklung des Grünlandes formulierten Ziele. Anders als es die FFH-VU zum Ausdruck bringt, werden diese Ziele auf jeden Fall verletzt. Denn die Versiegelung durch eine Straße verhindert sowohl die Umwandlung von Acker (bzw. Ackerbrache) in Grünland, als auch die Optimierung von bestehendem Grünland, und zwar nicht nur auf der Trasse selber, sondern auch im Umfeld. Denn Wirkungen wie Lärm und Schadstoffeinträge setzen einer Optimierung Grenzen.	In den Unterlagen wurde eine Beeinträchtigung der Schutzziele • Entwicklung von Grünland festgestellt (siehe Prüfung nach § 34 BNatSchG, Kap. 6.3.9.1). Die Formulierung des Schutzzieles bezieht sich gemäß der Verordnung auf die Optimierung des Grünlandes durch extensive Nutzung und hoher Bodenfeuchte.
17.27	Entsprechendes gilt auch für die Situation der Röhrichtflächen. Die Straße zerstört Röhrichtflächen und begrenzt deren Optimierung. Die unter 6.3.5 einbezogene Neuschaffung kann bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen nicht gegengerechnet werden, sodass auch das Erhaltungsziel Schutz und Erhaltung von Röhrichtstrukturen als verletzt anzusehen ist.	Entgegen des Schreibens des BUND wird in den Unterlagen eine Beeinträchtigung des Schutzziels • Erhalt der Röhrichtstrukturen in den Gräben und Fließgewässern festgestellt (siehe Prüfung nach § 34 BNatSchG, Kap. 6.3.9.1). Die Entwicklung weiterer Röhrichtstrukturen wird durch die Straße nicht beeinträchtigt.
17.28	Die FFH-VU geht unter 6.4 einleitend davon aus, dass kumulative Effekte angesichts der festgestellten erheblichen Beeinträchtigung eigentlich gar nicht zu prüfen seien. Dieser Ansatz ist jedoch fehlerhaft. Denn für die Frage, ob ein Projekt trotz erheblicher Beeinträchtigungen zugelassen werden darf, kann auch davon abhängen, was kumulativ auf die Erhaltungsziele einwirkt. Jedenfalls nimmt die FFH-VU dennoch eine Auflistung kumulativer Vorhaben vor. Diese Liste ist jedoch unvollständig, weil sie nicht die Vorhaben im Umfeld des EU-Vogelschutzgebietes berücksichtigt, die additiv auf die hier vom Vorhaben betroffenen Schutzgüter wirken. Beispielhaft sei der Windpark Utgast genannt, der erneuert und näher an das EU-Vogelschutzgebiet herangerückt ist, ohne dass	Das Kap. 6.4 bezieht sich auf das LSG 25 II und berücksichtigt alle bekannten Maßnahmen, die auf dieses Schutzgebiet einwirken.

	eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt wäre, obgleich aufgrund der unterschrittenen Mindestabstände von einer erheblichen Beeinträchtigung mindestens der empfindlichen Gastvögel auszugehen war. Ob weitere Projekte im Laufe der letzten Jahre realisiert wurden, war im Rahmen der Auslegungsfristen nicht zu recherchieren. Davon ist jedoch auszugehen. Zu erwähnen wäre z.B. die neu errichtete Biogasanlage bei Sophienhof, Samtgemeinde Hage.	
17.29	Die FFH-VU enthält als weiteres Kapitel die separate Prüfung des LSG 25. Zur Sinnhaftigkeit dieser Aufsplittung wird auf die Ausführungen weiter oben verwiesen. Nichtsdestotrotz ist auf einige Besonderheiten der Prüfergebnisse einzugehen.	siehe zu Punkt 17.15
17.30	So findet auf S. 70 eine Prüfung der Erheblichkeit störungsbedingter Flächenverluste anhand von Lambrecht und Trautner (2007) statt. Abgesehen davon, dass es für die Bagatellisierung von flächenhaften Verlusten in europäischen Schutzgebieten keine Rechtsgrundlage gibt (siehe EuGH-Entscheidungen unter Verweis auf die Verknüpfung der Absätze 2 und 3 in Art. 6; Gellermann und Schreiber 2003; Schreiber 2004, Gellermann in verschiedenen Kommentaren), entfällt diese erst recht für solche Natura 2000-Gebiete, in denen die Beeinträchtigung von Habitaten durch die entsprechenden Regelungen untersagt ist. So liegt es hier. Die LSG-Verordnung untersagt die genannten Beeinträchtigungen, deshalb können Bagatellschwellen nach Lambrecht und Trautner nicht mehr zum Einsatz kommen. Überdies wird der Ansatz von Lambrecht und Trautner fehlerhaft angewandt. Denn es geht nicht nur um den Flächenverlust, sondern auch um vier weitere Kriterien, die gleichzeitig nicht erfüllt sein dürfen. Die Prüfung der Einschlägigkeit dieser Kriterien hat gar nicht erst stattgefunden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Beeinträchtigungen für die Arten in der Tabelle auf S. 70/71 fehlerhaft beurteilt wurden. Bei al-	Die Vorgaben der Fachkonvention wurden beachtet und entsprechend berücksichtigt und angewendet (quantitativ relativer Flächenverlust, quantitativ absoluter Flächenverlust, Sicherung einzigartiger notwendiger Habitate, Beachtung der Kumulationswirkung). Das Bundesverwaltungsgericht ist allerdings anderer Auffassung. Bezüglich des Verlusts von Habitatflächen soll nicht die Grundannahme zum Tragen kommen, im Regelfall sei jeder Flächenverlust erheblich (z. B. BVerwG, Beschl. v. 6.3. 2014, 9 C 6.12, juris Rn. 34 m.w.N.). Stattdessen soll es auf die Beständigkeit der Art ankommen. Verluste von Habitatflächen führen deshalb nicht ohne Weiteres zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der geschützten Art. Entscheidendes Beurteilungskriterium ist vielmehr das der Stabilität, das die Fähigkeit umschreibt, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Ist eine Population dazu in der Lage, sei es, dass sie für ihren dauerhaften Bestand in der bisherigen Qualität

	len Arten werden die Verbotstatbestände verletzt. Dies gilt auch für die Arten der Tabelle auf S. 72/73. Da die FFH-VU nur Teile der Störungen berücksichtigt, muss auch das Gesamtergebnis der Prüfung als fehlerhaft angesehen werden.	und Quantität auf die verlorengehende Fläche nicht angewiesen ist, sei es, dass sie auf andere Flächen ohne Qualitäts- und Quantitätseinbußen ausweichen kann, so bleibt ein günstiger Erhaltungszustand erhalten und ist demgemäß eine erhebliche Beeinträchtigung zu verneinen (BVerwG, Urt. v. 6.4.2017,4 A 16/16, juris Rn. 45 m.w.N.).
17.31	Zu den kumulativen Effekten wird auf die Ausführungen im Zusammenhang mit dem LSG 25 II verwiesen. Die Betrachtungen zum Windpark Utgast sind nicht haltbar. Selbst wenn es zutreffend sein sollte, dass die Auswirkungen nicht über den Wirkraum der alten Anlagen hinausgehen sollten, so ist doch festzustellen, dass erstmalig eine vollständige Prüfung mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes V 63 hätte erfolgen müssen. Da dies offenbar nur für eine von vielen Vogelarten des SDB erfolgt ist, bleiben die tatsächlichen Folgen ungeprüft, z.B. auch die Nähe der im Vogelschutzgebiet gelegenen Wiesenweihenbrutplätze. Von daher kann überhaupt nicht ausgeschlossen werden, dass es zu zusätzlichen Beeinträchtigungen kommt, die die Effekte des Straßenbauvorhabens bei Bensersiel auf das Vogelschutzgebiet als solches verstärken.	Im BP 8 der Gemeinde Holtgast wurde der seit Jahrzehnten bestehende Windpark Utgast mit einer Höhenbeschränkung belegt. Die Prüfung der Verträglichkeit des BP 8 der Gemeinde Holtgast ergab, dass diese Höhenbeschränkung nicht zu negativen Auswirkungen im Vogelschutzgebiet, das erst nachträglich an den Windpark angrenzend ausgewiesen wurde, führt. Aufgrund der Verteilung der Vogelbestände wurde nur die Graugans intensiver untersucht, die im Grenzbereich zum Windpark rastete. Es konnten im Rahmen dieser Planung keine Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes festgestellt werden. Weitergehende Untersuchungen müssen im Rahmen der Bauleitplanung nicht durchgeführt werden.
17.32	Im Übrigen liefert die Betrachtung der kumulativen Effekte eine gute Gelegenheit, um noch einmal die Unsinnigkeit der separaten Prüfung der beiden LSG-Teile und die Anwendung der Bagatellschwellen nach Lambrecht und Trautner darzulegen: Bezogen auf das EU-Vogelschutzgebiet V 63 stellen die Eingriffe in das LSG 25 und LSG 25II gegenseitig kumulativ zu berücksichtigende Vorhaben dar. Berücksichtigt wurden sie in der FFH-VU jedoch nicht.	S. zu Punkt 17.15

17.33	Bezogen auf das EU-Vogelschutzgebiet V 63 waren die störungsbedingten Beeinträchtigungen der Reviere der verschiedenen Vogelarten nach dem Ansatz von Lambrecht und Trautner zu addieren. Denn die dort festgesetzte Bagatellschwelle darf insgesamt nur ein einziges Mal für jedes Natura-2000-Gebiet in Anspruch genommen werden. Ob dies womöglich seit Festlegung als EU-Vogelschutzgebiet bereits irgendwo erfolgt ist, wurde nicht geprüft, hätte aber bei der Inanspruchnahme der Bagatellschwelle untersucht werden müssen.	Die Samtgemeinde und die Stadt Esens haben alle ihr bekannten Maßnahmen im LSG 25 und LSG 25 II berücksichtigt.
17.34	Die FFH-VU geht auch auf den unmittelbar benachbarten Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer ein. Die Ausführungen werden Anforderungen an eine Prüfung jedoch nicht einmal im Ansatz gerecht. Dies beginnt bereits damit, dass der Untersuchungsgegenstand in einer nicht vertretbaren Art und Weise in folgender Weise eingeschränkt wird (S. 81/82): *,,Aufgrund der Größe des Nationalparks erscheint die Zugrundelegung des Standarddatenbogens als nicht angemessen."* Erhaltungsziel sind jedoch alle im Standarddatenbogen aufgeführten Vogelarten, die über die Liste auf S. 82 hinaus sogar im Nationalparkgesetz aufgeführt werden. Den weiteren Ausführungen zur Verträglichkeitsprüfung liegen keinerlei Daten zugrunde. Es wurden nicht nur keine Erfassungen zu den Interaktionen der Vogelarten des Nationalparks mit den Arealen des Hinterlandes durchgeführt, es wurden noch nicht einmal die bei der Nationalparkverwaltung und dem NLWKN vorhandenen Daten recherchiert und analysiert, sondern lediglich festgestellt: *"Eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke des Nationalparks Nds. Wattenmeer als Vogelschutzgebiet und als FFH-Gebiet durch die Ortsentlastungsstraße sind daher nicht zu erkennen."* Eine solche Form der Verträglichkeitsprüfung muss angesichts des Umstandes, dass die Unterlagen an anderer Stelle	Das methodische Vorgehen der Beurteilung möglicher Auswirkungen auf den Nationalpark Nds. Wattenmeer ist aus der Sicht der Samtgemeinde und der Stadt Esens angemessen und erfüllt die Anforderungen der Nationalparkverwaltung, die im Zuge des Scoping-Verfahrens gestellt wurden. Wesentlich ist die Interaktion der Vögel zwischen dem Nationalpark und dem Vogelschutzgebiet im Bereich Bensersiel. Dieser Aspekt wurde geprüft. Weitergehende Beeinträchtigungen sind nicht zu erkennen.

	die besondere Bedeutung des Gebietes V 63 wegen der Wechselbeziehungen zum Nationalpark selbst darlegen, als völlig ungenügend zurückgewiesen werden. S. 22: "Seine besondere Bedeutung erlangt das Gebiet durch die ökologischen Wechselbeziehungen mit dem unmittelbar außendeichs angrenzenden Nationalpark "*Niedersächsisches Wattenmeer": die dort vorkommenden Gastvögel fliegen in bedeutender Anzahl insbesondere bei Hochwasser in das deichnahe Binnenland um dort zu rasten oder Nahrung zu suchen*." S. 23: "*Es hat im Zusammenhang mit den Flächen des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer eine zentrale Bedeutung als Gast- und Rastvogellebensraum für die Weißwangengans, den Goldregenpfeifer, den Großen Brachvogel und die Lach- und Sturmmöwe*".	
17.35	**Alternativenprüfung** Selbst dann, wenn man die fachlich völlig ungeeignete und unvollständige Ermittlung der Gebietsbetroffenheit einmal außer Acht lässt, hätte die Ausnahmeprüfung in keinem Fall zu dem Ergebnis kommen dürfen, dass es keine zumutbare Alternative gibt. Denn ob die Entlastung der Ortslage tatsächlich die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liefert, die eine habitatschutzrechtliche Ausnahme rechtfertigen, ist schon fraglich, da lediglich dargelegt wird, dass der Durchgangsverkehr durch Bensersiel eine gewisse, aber keineswegs unzumutbare Belastung darstellt.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens verbleiben - auch nach erneuter Prüfung - bei der Auffassung, dass, auch nach erfolgter Alternativenprüfung in Kap 9.1. der Prüfung nach § 34 BNatSchG, die erfolgte gewichtsvergleichende Abwägung zum Ergebnis hat, „*dass zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG die Inanspruchnahme einer Ausnahme von den habitatschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen*." Sie steht damit im Einklang mit der zwischenzeitlich erfolgten Prüfung durch die zuständige Untere Naturschutzbehörde des LK Wittmund, die in ihrer Stellungnahme vom 05.01.2018 feststellt: „*Die Prüfung der Verträglichkeit nach § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit den Erhal-*

		tungszielen für das Vogelschutzgebiet 63 wurde ordnungsgemäß durchgeführt, das Ergebnis ist zutreffend. Daher stelle ich mein Benehmen mit dieser Prüfung gem. § 26 des Niedersächsischen Ausführungsgesetzes zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) her.“
17.36	Überdies werden längst nicht alle denkbaren, aber verträglicheren Varianten geprüft.	Die Anregung trifft nicht zu. Da räumliche Varianten oder Ausführungsvarianten nur dann als Alternative in Frage kommen, wenn sie das mit der Planung verfolgte Ziel - u. U. auch mit gewissen Abstrichen - erreichen können - hier: • unmittelbar der verkehrlichen Entlastung der gesamten Ortslage Bensersiel, insbesondere des Ortszentrums, dient und • die notwendige Voraussetzung für das wesentliche Ziel, nämlich den Rückbau der Ortsdurchfahrt auf einen der städtebaulichen Funktion als verkehrsberuhigte Hauptstraße eines Nordseeheilbades entsprechenden Standard ist, - erfolgte eine ausreichende Berücksichtigung aller „sinnvollen“ Alternativen im Kap. 9.1 der Prüfung gem. § 34 BNatSchG.
17.37	Darüber hinaus wird mit dem Nebenziel, eine verkehrsberuhigte Hauptstraße zu schaffen, ein unverhältnismäßiger Zwangspunkt gesetzt.	Der Einwender lässt die Zusammenhänge außer Acht. Die Attraktivitätsteigerung des innerörtlichen Bereichs ist das entscheidende Ziel. Diesem Ziel dient die Ortsentlastungsstraße, die eine unverzichtbare Voraussetzung für die zur Attraktivitätssteigerung erforderlichen Maßnahmen ist.

17.38	Als räumliche Alternativen blieb z.B. eine großräumige Umlenkung des Verkehrs über bestehende Straßen ungeprüft. Wenn durch eine entsprechende Beschilderung klargestellt ist, dass eine Durchfahrung von Bensersiel nicht mehr möglich ist, sondern die Straße auf dem Parkplatz westlich vor Bensersiel endet und die L 5 über die K 44 und dann weiter Richtung Esens erreicht wird, erfolgt eine Entlastung von Bensersiel, ohne dass eine neuerliche Inanspruchnahme des EU-Vogelschutzgebietes nötig wird. Der geplante Rückbau im Bereich Bensersiel würde die Unpassierbarkeit tatsächlich sicherstellen ("Variante 0+").	Der Hinweis ist nicht zutreffend: Neben der Tatsache, dass jede ortsfernere Trasse geringere verkehrliche Wirkungen auf die Ortsdurchfahrt hat und damit die Zielerreichung verhindert würde, bewirken diese - sofern überhaupt von den Verkehrsteilnehmen angenommen - in jedem Fall eine um ein vielfaches längere Durchfahrt durch das V 63.
17.39	Selbst, wenn man zu dem Ergebnis kommen würde, dass nur eine Umfahrung im Nahbereich von Bensersiel notwendig ist, hätte es schonendere Varianten gegeben. Es sind dies z. B. die Varianten VI und V2. Sie würden zu einer viel geringeren unmittelbaren Flächeninanspruchnahme und zu einer ebenfalls viel geringeren Störzone in das EU-Vogelschutzgebiet hinein führen. Bei einer ortsnahen Trasse wären im Falle einer zu hohen Lärmbelastung Lärmschutzwände zumutbar. Die in der FFH-VU angeführten Einwände gegen VI und V2 können kaum als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses eingestuft werden, die eine derart erhebliche Minderung der Inanspruchnahme des EU-Vogelschutzgebietes mit sich bringen würden.	Die Anregung ist nicht zutreffend. Die genannten Varianten ziehen ebenfalls erhebliche Beeinträchtigungen des LSG 25 II nach sich und können an sich schon aus diesem Grunde nicht als zumutbare Alternativen betrachtet werden. Dessen ungeachtet wurde vorsorglich eine detalliertere Prüfung mit dem Ergebnis durchgeführt, dass diese Varianten u. a. wegen der sich hiermit verbindenden Lärmbelastungen der Wohnbereiche nicht zumutbar sind. Die Varianten 1 und 2 sind aufgrund ihrer unvermeidbaren Lärmauswirkungen auf den westlichen und südlichen Ortsrand ungeeignet, das Ziel des Vorhabens – „*der verkehrlichen Entlastung der gesamten Ortslage Bensersiel, insbesondere des Ortszentrums“* - ohne hinnehmbare Abstriche zu erreichen. Hinsichtlich der Einzelheiten darf auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung (S. 86 - 94) verwiesen werden.
17.40	Auch die temporäre Sperrung der Straße während der großen Ansammlungen der Gastvögel ist gegenüber der jetzigen Planung	Die Ausführungen des Einwenders leiden an innerer Widersprüchlichkeit. Einerseits wird oben betont: „*Überdies ist es*

	eindeutig vorzugswürdig. Die Einwände dagegen verfangen nicht. Denn entgegen den Ausführungen in der Alternativenbetrachtung erweist sich der Raum nach den Unterlagen als bis zu "national bedeutsam", hat also aktuell eine hohe Bedeutung, die beim Ruhen des Verkehrs noch höher ausfiele und die Austauschfunktion mit dem Nationalpark noch besser wahrnehmen könnte. Die befürchteten Störungen durch andere Nutzer nach Stilllegung des Verkehrs überzeugen nicht. Es ist eine Frage des Durchsetzungswillens, ob eine solche Nutzung unterbunden wird. Insgesamt ist zur Alternativenprüfung deshalb zusammenzufassen, dass sie unvollständig geblieben ist.	*fehlerhaft, die störungsverstärkende Wirkung von Fahrradfahrern und Fußgängern von vornherein auszuschließen, wenn keine entsprechenden Verkehrs- und baulichen Regelungen getroffen wurden*“ Nun heißt es, „*dass die befürchteten Störungen nicht überzeugten*.“
17.41	Sofern Alternativen andiskutiert werden, sind sie nach habitatschutzrechtlichen Maßstäben jedenfalls nicht vorzugswürdig.	Der Hinweis ist bekannt.
17.42	Die angeführten Gründe sind, wenn sie überhaupt die habitatschutzrechtlichen Belange überwiegen, nicht so zwingend, dass sie zum Zuge kommen müssten. Die Ziele der Gemeinde lassen sich überdies auf anderem Wege schonender oder unter vollständiger Wahrung des Natura 2000-Gebietes erreichen.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde und der Stadt Esens nicht geteilt. siehe zu Punkt 17.35
17.43	Einer völligen Fehlbewertung unterliegen an dieser Stelle im Übrigen auch die Überlegungen zu "Ökologischen Belangen". Unter dieser Überschrift werden die Auswirkungen des Rückbaus abgehandelt. Hier wird jedoch ein völlig überzogenes Szenario zugrunde gelegt, wenn unterstellt wird, dass alle baulichen Komponenten dieser Straße in einer 15 Monate währenden Rückbauphase abgetragen und zurückgebaut werden müssen. Zum Schutz des EU-Vogelschutzgebietes ist dies aber keinesfalls erforderlich. Denn es ist vor allen Dingen der Betrieb der Straße, der zu den massiven Beeinträchtigungen führt. Würde man daher den Verkehr beenden und in der Zeit zwischen Brutperiode und dem Auftreten der Gastvögel die Teerdecke und den Oberbau abtragen, so wäre es weitgehend unbedenklich, wenn der Rest im Gelände verbliebe und	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen; jedoch von der Samtgemeinde nicht geteilt. Da im anhängigem Rechtsverfahren vom Kläger der Rückbau zur vormaligen landwirtschaftlichen Nutzfläche gefordert wird und das europäische Recht die Wiederherstellung des vormaligen Zustandes (Status quo ante) gebietet, wenn es zumutbare Alternativen gibt, wäre die Ortsentlastungsstraße zur Herstellung rechtmäßiger Zustände vollständig zurückzubauen.

	der allgemeinen Sukzession überlassen würde. Für einige der Vogelarten des Standarddatenbogens würden sich dadurch sogar neue Habitate entwickeln. Ökologische Konsequenzen spielen bei gründlicher Betrachtung deshalb keine nennenswerte Rolle, wenn über den Umgang mit der bereits errichteten Straße nachgedacht wird. Auch die an anderer Stelle beschriebenen Schäden beim Rückbau neuer Gräben blieben aus, wenn man den von wassergefährdenden Materialien befreiten Baukörper als weiter abgeflachten Sandrücken im Gelände beließe. Vor diesem Hintergrund würde auch die fiskalische Belastung für den Rückbau weit geringer als angenommen ausfallen.	
17.44	Wenig überzeugend sind auch die "fiskalischen Überlegungen". Es liegt in der Natur der Sache, dass die Korrektur von Fehlverhalten mit Aufwand verbunden ist. Könnte deshalb der Aufwand, der mit der Beseitigung des Fehlverhaltens und der Herstellung rechtmäßiger Zustände verbunden ist, zugunsten des Verursachers angerechnet werden, würde jeglicher Anreiz zu rechtskonformem Verhalten genommen.	Im Planungsverfahren wurde in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Urt. v. 14.01.2016, C-399/14, ECLI:EU:C:2016:10 Rn. 77) berücksichtigt, dass die wirtschaftlichen Kosten des Vorhabens einschließlich der sich mit dem Rückbau verbindenden Aufwendungen nicht allein entscheidend sein dürfen. Die „schwersten Belastungen des städtischen Haushalts“ werden dementsprechend nur ergänzend in der gewichtsvergleichenden Abwägung aufgeführt.
17.45	Die wirtschaftlichen Überlegungen und Ausführungen zum Tourismus überzeugen ebenfalls nicht. Es wird so getan, als kämen die Touristen aus den Großstädten an die Nordsee, um auf verkehrsberuhigten Hauptstraßen von Andenkenladen zu Boutique zu Fischrestaurant zu flanieren. Zentrales, bisher aber kaum genutztes Kapital ist dagegen die Naturlandschaft des Wattenmeeres und das ruhige Hinterland, welches durch das Vorhaben beschädigt wird. Diese Zusammenhänge bleiben bei der Betrachtung um eine Attraktivitätssteigerung unbeachtet. Wohl nicht zuletzt deshalb geht die FFH-VU von keiner sicheren Attraktivitätssteigerung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Samtgemeinde und die Stadt Esens haben sich sorgfältig mit den positiven wirtschaftlichen Aspekten auseinandergesetzt und gelangen zu einer anderen Beurteilung.

	aus, sondern spricht unverbindlich lediglich von einer "nicht geringen Wahrscheinlichkeit".	
17.46	Schließlich legen die Unterlagen nicht dar, dass die Kohärenzmaßnahme eine geeignete Fläche betrifft. Denn die vorn Eingriff betroffene Fläche hat ihre Funktion u.a. als deichnahes Hochwasserfluchtgebiet für Vogelarten, die bei hoch auflaufendem Wasser die Vorländereien verlassen müssen. Flächen in der vorgesehenen Entfernung haben eine solche Funktion dagegen nicht. Es ist also nicht damit getan, dass die Art der Nutzung irgendwie ähnlich ist. Dieser Zusammenhang wäre bei Auswertung bereits der vorhandenen Unterlagen deutlich geworden.	Die Anregung trifft nicht zu. siehe zu Punkt 17.13
17.47	Im Übrigen ist nicht ersichtlich, dass die Flächen auch dem Schutzgebietsnetz Natura 2000 zugeordnet würden. Vorkehrungen dafür sind nicht erkennbar.	Nach § 34 Abs. 5 S. 2 BNatSchG wird die Europäische Kommission über die getroffenen Maßnahmen informiert. Nach dem Auslegungsleitfaden der Europäischen Kommission zu Art. 6 Abs. 4 FFH-RL (S. 21) müssen die Kohärenzflächen in das Netz Natura 2000 einbezogen werden. Die planenden Behörden, d. h. die Samtgemeinde und die Stadt Esens, werden die EU-Kommission über die für sie zuständige oberste Landesbehörde, d. h. dem Niedersächsischen Innenministerium, und über das Bundesumweltministerium über die getroffenen Maßnahmen (Kohärenzmaßnahmen) unterrichten. Die weitere Sicherung der Fläche durch die nationale Unterschutzstellung liegt im Aufgabenbereich des Landkreises Wittmund.
17.48	**Gesetzlicher Artenschutz** Die Planungsunterlagen befassen sich in einem eigenen Beitrag mit der artenschutzrechtlichen Prüfung nach § 44 BNatSchG. Dabei ist einleitend festzustellen, dass der vorn 12.09.2017 datierte Text auf eine nicht mehr aktuelle Fassung der artenschutzrechtli-	Der Hinweis wird beachtet. **Die artenschutzrechtliche Prüfung vom 12.09.2017 wird überarbeitet und die Vorgaben des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 –**

	chen Bestimmungen zurückgreift. Es wird sogar übersehen, dass das früher im § 44 Abs. 5 BNatSchG freigestellte Tötungsverbot schon längst durch die Rechtsprechung und mittlerweile auch durch die Neuformulierung des Bundesnaturschutzgesetzes entfallen ist. Angesichts dieser Verkennung der rechtlichen Maßstäbe ist bereits grundsätzlich fraglich, ob die artenschutzrechtliche Prüfung den Anforderungen genügen kann.	**hier insbesondere Beachtung des § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG - zugrunde gelegt.**
17.49	Hierzu passt die mindestens missverständliche, zusammenfassende Aussage auf S. 52 des Berichts: ,,*Als Ergebnis der Prüfung kann festgestellt werden, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände eingehalten werden."*	**Der Anregung wird gefolgt, indem eine nicht missverständliche Formulierung gewählt wird:** „Als Ergebnis der Prüfung kann festgestellt werden, dass keine Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorliegen.“
17.50	Die Defizite setzen sich weiter fort. So wird als Prüfmaßstab auf S. 6 die Empfindlichkeit *einer Art gegenüber den Wirkungen des Vorhabens* gewählt. Die darauf gestützte Einschränkung des Artenspektrums ist jedoch nicht statthaft, vielmehr ist die Betroffenheit von Individuen zu untersuchen.	Die Vorgehensweise ist gesetzeskonform; die Empfindlichkeit einer Art gegenüber dem Vorhaben ist wesentlich, da nicht alle Arten auf die dargestellten Wirkfaktoren überhaupt reagieren.
17.51	Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände sind auch die Ausführungen von Bernotat und Dierschke (2016) ungeeignet, weil sie ebenfalls art- und populationsbezogene Betrachtungen anstellen. Diese kommen jedoch allenfalls im Rahmen der Ausnahmeprüfung zum Tragen.	Die Heranziehung von aktueller Literatur, die selbst vom Bundesamt für Naturschutz als Download zur Verfügung gestellt wird, ist angemessen. Ohne artspezifische Betrachtungen (z. B. die dargestellten Kollisionsrisiken aufgrund von Habitat und Verhalten einer Art) ist ein Tötungsrisiko nicht zu ermitteln. Der populationsbezogene Ansatz wird nicht angewendet.
17.52	Völlig inakzeptabel ist das Fehlen jeglicher Fledermausuntersuchungen. Darauf kann weder aufgrund angeblich geringer Verkehrszahlen verzichtet werden noch aufgrund geringer Geschwindigkeiten. Vielmehr ist aus den Windparkplanungen in Ostfriesland bekommt, dass dort regelmäßig 6-8 Fledermausarten auftreten und die dortigen Strukturen mehr oder weniger intensiv nutzen.	Die Fledermäuse wurden beschrieben und deren Gefährdung gegenüber dem Straßenverkehr eingestuft. Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Individuen der Fledermausarten ist hierbei nicht zu befürchten.

	Nichts anderes ist auch hier zu erwarten. Der Artenschutzbericht kommt aufgrund theoretischer Überlegungen sogar auf zwölf Arten.	
17.53	Auch ist die vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung kein Argument, auf die Betrachtung der Gruppe der Fledermäuse zu verzichten. Denn erstens ist keinesfalls damit zu rechnen, dass Tempo 70 vollständig eingehalten wird. Zweitens müsste aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erfolgen, wollte man für alle Fledermäuse ein rechtzeitiges Erkennen herannahender Fahrzeuge ermöglichen (siehe Entscheidungen zur Waldschlösschenbrücke).	In der Artenschutzrechtlichen Vorprüfung wurde unter Beachtung des arttypischen Kollisionsrisikos und der Habitatbeschreibung für jede Fledermausart eine Einschätzung der Gefährdung durchgeführt.
17.54	Ebenso wenig macht die Verkehrsdichte eine nähere Untersuchung der Fledermäuse überflüssig. Zum einen liegt das Kollisionsrisiko für Fledermäuse für die prognostizierte Verkehrsdichte auch unter Berücksichtigung des Leitfadens aus Schleswig-Holstein am höchsten. Außerdem wird dort einleitend festgestellt: *"Systematische Untersuchungen über den Einfluss der Verkehrsmenge auf das Kollisionsrisiko von Fledermäusen liegen nicht vor. Die folgenden Angaben beruhen auf Experteneinschätzungen."* Vor diesem Hintergrund durfte auf eine einzelfallbezogene Prüfung nicht verzichtet werden	siehe zu Punkt 17.52 Auch eine einzelfallbezogene Prüfung würde zu keinen neuen Erkenntnissen als den bisher dargestellten führen. Da bereits aufgrund der vorhandenen naturräumlichen Situation und der Wirkfaktoren der Straße kein erhöhtes Tötungsrisiko zu erwarten ist, ist eine einzelfallbezogene artspezifische Prüfung nicht notwendig.
17.55	Hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen fehlt der artenschutzrechtlichen Prüfung die Beschreibung des genauen Bauablaufs, der ja bekannt ist, weil das Vorhaben bereits realisiert wurde. Insofern sind nicht nur theoretische Auswirkungen, sondern auch ganz konkret eingetretene Verbotstatbestände zu bewältigen. Wenn unter 5.2.1.1 auf die fehlende Feststellung von Kiebitzen verwiesen wird (entsprechende Daten werden in den verschiedenen Unterlagen allerdings nicht dokumentiert, auch finden sich in der Auflis-	In diesem Zusammenhang wird auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Waldschlösschenbrücke (Urteil des BVerwG vom 15.07.2016) hingewiesen: *„Auch für die Artenschutzprüfung ist maßgeblich auf den aktuellen Zeitpunkt abzustellen, nachdem die Brücke bereits gebaut ist und unter Verkehr steht.“* Zusätzlich hierzu wurden die baubedingten artenschutzrechtlichen Aspekte abgearbeitet, soweit sie aus heutiger

	tung der ausgewerteten Unterlagen keine Quellen aus dem entsprechenden Frühjahr), so greift dies für die Beurteilung artenschutzrechtlicher Verbote viel zu kurz. Denn aufgrund der beschriebenen aufgewachsenen Flächen ist mit anderen Brutvogelarten zu rechnen gewesen, die bei brutzeitliehen Eingriffen ihre Nester, Eier und ggf. auch Jungvögel verloren haben. Zu nennen sind beispielsweise Feldschwirl, Rohrammer, Sumpfrohrsänger oder Braunkehlchen.	Sicht nachvollziehbar waren. Die aufgeführten Arten sind typische Röhrichtbrüter, nicht Brüter der Intensivgrünlandflächen.
17.56	Bei der Prüfung von Kollisionen ist völlig unklar, welchem Maßstab die Verfasser eigentlich folgen. Auf S. 24 wird ein individuenbezogener Maßstab nach Schreiber (2015) zugrunde gelegt, um anschließend auf die populationsbezogenen Betrachtungen nach Bernotat und Dierschke (2016) umzuschwenken. Auf S. 25 wird dann jedoch festgestellt, dass die allgemeine Mortalitätsgefährdung nach den zuletzt genannten Autoren unberücksichtigt bleibt, weil das Tötungsverbot individuen- und nicht populationsbezogen betrachtet werden müsse. Nichtsdestotrotz wird dann aber auf S. 26 eine vertiefte Prüfung "*in Analogie zu der von Bernotat und Dierschke vorgeschlagenen Vorgehensweise"* durchgeführt.	Die Prüfung erfolgt artspezifisch, nicht populationsbezogen. Die populationsspezifischen Ansätze nach Bernotat und Dierschke werden nicht verfolgt; berücksichtigt wird das artspezifische Kollisionsrisiko an Straßen.
17.57	Im Ergebnis ist das Prüfungsergebnis jedenfalls fehlerhaft. In der Tabelle auf S. 27 werden in unzulässiger Weise verschiedene Arten bereits im Rahmen der Vorprüfung ausgeschlossen.	siehe zu Punkt 17.58
17.58	Entgegen der dortigen Zusammenstellung ist für in den Seitengräben brütende Blaukehlchen, Sumpfrohrsänger, Feldlerchen, Wiesenpieper, Rohrweihen, Austernfischer, Wiesenschafstelzen, Braunkehlchen, Kiebitz, Rohrammer, Enten, Blesshühner, Schwarzkehlchen, Feldschwirl, Wachtel, Rebhuhn, Dorngrasmücke, Bachstelze, Zaunkönig, Rotkehlchen, Amsel, Singdrossel, Fasan und z.B. Möwen mit regelmäßigen Kollisionen zu rechnen. Denn Brutvögel mit Revierschwerpunkten im Nahbereich der	Die Stadt Esens sowie die Samtgemeinde sind auch nach erneuter Prüfung weiterhin der Überzeugung, dass durch die kommunale Entlastungsstraße keine Zuwiderhandlung gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände hervorgerufen wird. Es wird daher nochmals auf die einzelnen hier aufgeführten Brutvogelarten näher eingegangen, um die Entscheidung der Stadt Esens und der Samtgemeinde Esens dar-

	Trasse werden letztere regelmäßig queren und sind dann nach den Maßstäben des Bundesverwaltungsgerichts einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt.	zustellen. **Blaukehlchen** Bernotat und Dierschke führen in ihrer Untersuchung für das Blaukehlchen sehr geringe Totfunde auf (für Deutschland 1, Europa 3). Diese Werte weisen darauf hin, dass eine Gefährdung der Blaukehlchen durch den Straßenverkehr äußerst gering ist. Von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ist nur bei solchen Arten auszugehen, die ihrer Verhaltensweisen wegen unter den Auswirkungen des Straßenverkehrs besonders leiden. Im vorliegenden Fall ist daher nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko auszugehen. Auch in den Vollzugshinweisen des NLWKN zum Blaukehlchen werden direkte Verluste durch Kollisionen nicht als Gefährdungsursache aufgeführt. Dies entspricht auch den Aussagen des Kompendiums der Vögel Mitteleuropas von Bauer, Bezzel und Fiedler. 50 % der in Niedersachsen vorkommenden Blaukehlchen siedelten 1998 bis 2001 an mit Schilf bestandenen Gräben in der Agrarlandschaft. Im Zuge der immer intensiver werdenden landwirtschaftlichen Nutzung, die einhergeht mit einer immer intensiveren Grabenunterhaltung, stellen die röhrichtbestandenen Straßenrandgräben somit einen wesentlichen Anteil der potentiellen Bruthabitate. Somit ist auch davon auszugehen, dass diese Schilfgräben von Blaukehlchen mit besiedelt werden, wie dies auch an den Röhrichtgräben entlang der Entlastungsstraße der Fall sein kann. Auch die Kartierung von Pfützke 2012 zeigt z. B. zwischen Bensersiel und Dornumersiel zahlreiche Brutreviere an der Landesstraße 6. Vor diesem Hintergrund ist die An-

		zahl von 1 Totfund in ganz Deutschland sehr gering. Diese Tatsachen lassen auch das Tötungsrisiko im Bereich der Entlastungsstraße als sehr gering erscheinen. Dies gilt umso mehr, als wesentliche Nahrungsräume für das Blaukehlchen (Insekten am Boden und in der Krautschicht) im Bereich der Grabenflächen und auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen vorhanden sind, womit eine regelmäßige Querung der Trasse nicht notwendig ist. Auch die geringe Reviergröße der Blaukehlchen von 0,3 ha spricht nicht für die regelmäßige Einbeziehung der Flächen jenseits der Entlastungsstraße, da zwischen den Gräben entlang der Straße eine Entfernung von über 15 m (Regelquerschnitt) liegt. Die Brutplätze des Blaukehlchens liegen nach der Kartierung von 2015 auch nicht direkt in den Straßengräben, sondern in Röhrichtflächen leicht abseits der Straße. Die Querung der Straße ist, unter Beachtung der kleinen Reviergrößen, daher heute noch unwahrscheinlicher. **Feldlerche** Ein Verbreitungsschwerpunkt der Feldlerche im östlichen Vogelschutzgebiete liegt nach den Kartierungen von Pfützke südwestlich der Ortsentlastungsstraße zwischen dem Benser Tief und Siepkwerdum an der südlichen Vogelschutzgebietsgrenze. Bernotat und Dierschke geben für die Feldlerche geringe Verlustzahlen durch Kollisionen im Straßenverkehr an. Die Brutplätze liegen heute alle südlich der Entlastungsstraße, hierbei liegt nach Roßkamp der nächste Brutplatz ca. 75 m von der Trasse entfernt, die anderen in einer Entfernung von 150 m sowie 200 m und mehr.

		Die Reviere der Feldlerchen haben etwa eine Größe von 0,5 bis 0,8 ha; es ist allerdings zu beachten, dass die Nahrungssuche auch über die Revierflächen hinausgeht. Als Nahrung werden vor allem Spinnen, kleine Schnecken, Regenwürmer etc. gesucht, im Winter auch vegetarische Nahrung. Jeromin (Zur Ernährungsökologie der Feldlerche (Alauda arvensis L. 1758) in der Reproduktionsphase, Bergenhusen, 2002) hat als Median-Werte für die Aktionsräume der Feldlerchen für Weibchen 1,4 ha, für Männchen 2,1 ha in seiner Doktorarbeit ermittelt. Die mittlere Entfernung (Medianwert), die dabei während der Nahrungssuche zurückgelegt wird, beträgt bei Weibchen 53,7 m, beim Männchen 75,3 m. Diese Werte machen deutlich, dass der Bereich der Entlastungsstraße nur am Rande von Feldlerchen im Rahmen ihrer Nahrungssuche aufgesucht wird. Es gibt daher keine regelmäßige Querung der Straßentrasse statt. Im Bereich der Straße liegt demnach keine überdurchschnittliche Dichte oder Häufigkeit des Auftretens der Art vor. Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht daher nicht. **Wiesenpieper** In Deutschland hat der Wiesenpieper sehr geringe Verlustraten durch Kollisionen mit dem Autoverkehr und europaweit geringe. Auch der Wiesenpieper zählt nicht zu den Arten, die ihrer Verhaltensweise wegen unter den Auswirkungen des Straßenverkehrs besonders leiden. Der Wiesenpieper bevorzugt offenes oder zumindest baum- und straucharmes, etwas unebenes oder von Gräben oder Böschungen durchzogenes Gelände mit kurzrasigem Grünland. Es scheint weniger die Feuchtigkeit als die Vegetati-

		onsstruktur von Bedeutung zu sein, denn neben den typischen Habitaten wie Feuchtgrünland kommt die Art teilweise auch an trockeneren Standorten (z. B. Sandheiden, Acker) vor. Der Wiesenpieper brütet u. a. zwischen der Entlastungsstraße und der Siedlung, ca. 75 m entfernt von der Trasse (2015). Die Reviergrößen der Wiesenpieper liegen überwiegend zwischen 0,5 und 2 ha, allerdings findet die Nahrungssuche manchmal auch außerhalb der Reviere statt. Die Nahrungssuche findet ausschließlich beim Umherlaufen durch Ablesen der Beutetiefe von Pflanzen oder Aufpicken vom Boden statt. Die Fläche zwischen Ortsentlastungsstraße und Bensersiel umfasst zwischen Hof Kühn und Benser Tief ca. 22 ha; hier liegen vor allem feuchte Grünlandflächen (Weiden und Wiesen, zum Teil mit Gülleausbringung). Hinsichtlich der Biotopstrukturen eignet sich dieses Gebiet als Wiesenpieperrevier. Es ist daher wahrscheinlich, dass die Reviere der Wiesenpieper auf den Grünflächen innerhalb des LSG 25 II liegen und eine regelmäßige Querung der Trasse daher nicht notwendig ist. Deshalb und wegen der geringen Kollisionsgefahr kann kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko gesehen werden. **Rohrweihe** Die Rohrweihe brütet je nach Kartierungszeitraum (2012 oder 2015) 1200 bis 900 m entfernt von der Entlastungsstraße. Innerhalb des Nahrungssuchbereiches der Rohrweihe liegt in etwa vergleichbarer Entfernung auch die L 5. Im Lebensraum der Rohrweihe, die zum Teil sehr weite Nahrungsflüge unternimmt, liegt eine Vielzahl von Straßen,

		die kommunale Entlastungsstraße im Nahbereich der Siedlung stellt daher keine besondere Gefährdung dar. Vor dem Hintergrund der relativ geringen Verlustzahlen der Rohrweihe durch Kollisionen im Straßenverkehr (Bernotat und Dierschke, 2016) kann daher nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ausgegangen werden. **Austernfischer** Aufgrund der Lage des Brutreviers ca. 300 m von der Straßentrasse entfernt und des geringen Kollisionsrisiko (bisher lediglich ein Totfund in Deutschland nach Bernotat und Dierschke, 2016) besteht kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch die Ortsentlastungsstraße. **Wiesenschafstelze** Aufgrund des geringen Brutvorkommens im Planungsraum (1 Brutpaar) und des geringen Kollisionsrisikos ist nicht mit einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko zu rechnen. **Kiebitz** Grundsätzlich besteht eine Gefährdung des Kiebitzes aufgrund der Nahrungssuche am Boden und der Jungenführung. Da die Brutplätze aber alle mindestens 250 m von der Straße entfernt sind und darüber hinaus die Straße noch durch die durchgehenden Gräben abgegrenzt ist, ist eine Gefährdung des Kiebitzes durch Kollision nicht gegeben. **Rohrammer** Die Rohrammer hat die höchsten Totfundraten der drei im Plangebiet häufigeren Schilfbrüter. Im Plangebiet liegen ihre Brutplätze nach Roßkamp 2015

		aber ebenfalls nicht direkt an der Straßentrasse, sondern an der Alten Dilft sowie an Gräben im Grünland. Pfützke hat die Rohrammer nicht erfasst. Die Rohrammer besetzt ähnliche Reviere wie der Schilfrohrsänger, benötigt aber auch einzeln stehende Büsche als Ansitzwarte. Nahrungserwerb erfolgt durch Auflesen von Samen auf dem Boden, aber auch bei höheren Pflanzen durch Klettern zu den Samenständen. Auch Insekten werden im Allgemeinen von den Pflanzen abgelesen, nur selten im kurzen Flug erjagt. Auch die Rohrammern haben kleine Reviere von durchschnittlich 0,27 ha, wobei zurzeit der Nestlingsfütterung auch mal darüber hinaus Nahrung gesucht wird. Auch die Rohrammer ist während der Brutzeit daher stark an die Röhrichtflächen gebunden, regelmäßige Querungsflüge über die Entlastungsstraße hinaus sind daher nicht zu erwarten. Dies gilt insbesondere, da im Bereich der Brutplätze, z. B. im Bereich der Alten Dilft oder im Bereich der Gräben innerhalb der Grünlandflächen ausreichende Nahrungsquellen zur Verfügung stehen. Auch für die Rohrammer ist daher keine besondere Gefährdung durch den Straßenverkehr auf der Entlastungsstraße und damit nicht mit einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko zu rechnen. **Schilfrohrsänger** Anders als beim Blaukehlchen mit äußerst geringen Totfundzahlen sind diese bei dem Schilfrohrsänger nach Bernotat und Dierschke zwar höher, dennoch wird auch für diese Art kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch die Ortsentlastungsstraße erkannt.

		Der Schilfrohrsänger lebt in Röhrichtflächen, d.h. insbesondere in Röhrichtgräben mit gut ausgebildetem Röhrichtbestand. Die der Trasse am nächsten liegenden Reviere lagen 1999 daher auch in der ausgedehnten Röhrichtbrache (Stilllegungsbrache), die heute nicht mehr besteht. Schilfrohrsänger nutzen diese Röhrichtbestände auch zur Nahrungssuche, so dass die Röhrichtflächen als Lebensraum und Leitstruktur der Schilfrohrsänger dienen. Regelmäßige Querungen der angrenzenden freien Fläche, insbesondere der Straßentrassen, sind daher nicht notwendig. Dieses wird auch durch die sehr kleinen Reviergrößen von durchschnittlich 985 m² deutlich. Die für den Schilfrohrsänger typischen Singflüge sind vertikal ausgerichtet und nicht mit bodennahen Querungen der Trasse verbunden. Sowohl bei der Kartierung von Roßkamp 1999 wie auch nach den Kartierungen von Pfützke werden neben den Gräben im Grünland vor allem die Bettenwarfer Leide bzw. Neue Dilft dicht besiedelt. Eine Besiedlung der Röhrichtgräben entlang der Entlastungsstraße konnte Roßkamp bisher nicht feststellen; Pfützke konnte dagegen auch südlich nahe der Entlastungsstraße 2012 Schilfrohrsängerreviere beobachten. Grundsätzlich spricht die starke Bindung an die zusammenhängenden Röhrichtstrukturen und die sehr kleine Reviergröße, wodurch eine stetige Querung der Ortsentlastungsstraße nicht zu erwarten ist, gegen eine zunehmende Gefährdung der Schilfrohrsänger durch Kollisionen, zumal die Brutplätze heute zumeist nicht direkt an der Straße liegen. Hiermit besteht dann aber auch kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko im Bereich der Ortsentlastungsstraße.

		Stockente Siehe spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung **Blässhuhn** Brutplatz im Oldendorfer Tief ca. 280 m von Entlastungsstraße entfernt **Braunkehlchen** Braunkehlchenvorkommen weder nach Pfützke (2012) noch nach Roßkamp (2015) im Planungsraum vorhanden. **Schwarzkehlchen** Brutvorkommen am Meedhammer Weg nahe des vorhandenen Straßenverlaufs der L 5. **Wachtel** Brutplatz (2012) am Oldendorfer Weg ca. 200 m von Ortsentlastungsstraße entfernt; 2015 kein Brutplatz im Nahbereich der Straße. Grundsätzlich besteht nur eine geringe Gefährdung aufgrund der Nahrungssuche am Boden und der Jungenführung (bisher ein Totfund in Deutschland nach Bernotat und Dierschke, 2016). Es besteht daher kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko. **Sumpfrohrsänger, Feldschwirl, Rebhuhn, Fasan, Bachstelze, Möwen** Kein Brutplatz im Nahbereich der Entlastungsstraße.

		Dorngrasmücke, Bachstelze, Zaunkönig, Rotkehlchen, Amseln, Singdrosseln Aufgrund der fehlenden Gehölze keine wesentlichen Vorkommen im Nahbereich der Ortsentlastungsstraße.
17.59	Bei der Prüfung wäre nicht nur zu berücksichtigen gewesen, wo zum Zeitpunkt der Erhebung, also vor Errichtung der Straße, die Reviermittelpunkte lagen, sondern auch zu prognostizieren, wie sich die Verhältnisse nach der Inbetriebnahme der Straße entwickeln. Insofern greifen die weiteren Betrachtungen in den Prüfblättern zu den einzelnen Arten zu kurz, wenn lediglich auf aktuelle Vorkommen abgestellt wird.	Zur Prüfung zum Zeitpunkt des Vorkommens nach Errichtung der Straße siehe zu Punkt 17.55
17.60	Bei der Abschätzung des Tötungsrisikos ist außerdem einzubeziehen, dass Brutvögel bei günstigen Nahrungsbedingungen durchaus auch Strecken zurücklegen, die über das Revier im engeren Sinne hinausreichen und so zu einem erhöhten Tötungsrisiko führen.	Die Aussage ist nicht nachvollziehbar; erst bei ungünstigen Nahrungsbedingungen legen die Vögel weitere Strecken zur Nahrungssuche zurück; bei optimalen Nahrungsbedingungen haben sie ein relativ kleines Streifgebiet.
17.61	Wenn die Planungsunterlagen von einer Gewöhnung an die Störung ausgehen, verkennen sie die Wirkpfade und Mechanismen. Brutvögel nutzen auch Reviere entlang von Straßen weiter, erleiden aber störungsbedingt artspezifisch unterschiedlich starke und unterschiedlich weitreichende Reproduktionsverluste. Insofern ist für die im Nahbereich der Straße brütenden Vogelarten der Störungstatbestand erfüllt.	Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population verringert. Aufgrund der Stabilität der Bestände der Röhrichtbrüter und der Größe des Lebensraums im Nordwesten von Nds. ist hiervon nicht auszugehen.
17.62	Es kam durch die Errichtung der Straße nicht nur beim Kiebitz zur Zerstörung von Lebensstätten, sondern in gleicher Weise auch für andere Wiesen- und Schilfbrüter. Da für einen Teil dieser Arten zum Zeitpunkt des Eingriffs keine ortsgenauen Informationen vorliegen, hätte hier vorsorglich vom Vorliegen des Verbotstatbestandes ausgegangen werden müssen. Es ist auch zu berücksichti-	Im Planungsbereich sind keine weiteren Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG bekannt.

	gen, dass es nicht allein auf die Lage des Reviermittelpunktes ankommt, wenn die Einschlägigkeit des Verbotstatbestandes beurteilt werden soll. Nester können auch eher randlich zum Revier und damit abseits vom Reviermittelpunkt liegen.	
17.63	Literatur • **BEHM K, KRÜGER T (2013)**: Verfahren zur Bewertung von Vogelbrutgebieten in Niedersachsen Inform.d. Naturschutz Niedersachs. 33 (2): 55-69 • **BERNOTAT D, DIERSCHKE V (2016)**: Übergeordnete Kriterien zur Bewertung der Mortalität wildlebender Tiere im Rahmen von Projekten und Eingriffen 3. Fassung • **GELLERMANN M, SCHREIBER M (2003):** Zur Erheblichkeit der Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten und solchen, die es werden wollen. NuR 25: 205213 • **GRÜNEBERG C, BAUER H-G, HAUPTH, HÜPPOP 0, RYSLAVY T, SÜDBECK P (2015):** Rote Liste der Brutvögel Deutschlands- 5. Fassung, 30. November 2015. Ber. Vogelschutz 52: 19-67 • **KRÜGER T, LUDWIG J, SÜDBECK P, BLEW J, ÜLTMANNS B (2010):** Quantitative Kriterien zur Bewertung von Gastvogellebensräumen in Niedersachsen. Vogelkdl. Ber. Niedersachs. 41 (2): 251-274 • **KRÜGER T, NIPKOW M (2015):** Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brutvögel 8. Fassung, Stand 2015. Inform.d. Natursch J.ltz Niedersachs. 4/2015: 1-104. • **LAMBRECHT H, TRAUTNER J (2007):** Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP- Weiterentwicklung der Fachkonventionsvorschlage- Schlussstand Juni 2007.	

	• **MELTER J, SCHREIBER M (2000):** Wichtige Brut- und Rastvogelgebiete in Niedersachsen. Vogelkdl. Ber. Niedersachs. 32: 320 S. • **ROßKAMP T (2015):** Brut- und Rastvogelerfassung "Ortsumgehung Bensersiel". Gutachten • **SCHREIBER M (1998):** Vogelrastgebiete im Grenzbereich zum Nationalpark "Niedersächsisches Wattenmeer", an der Unterems und der Unterweser. Bramsche • **SCHREIBER M (2004):** Der Papierkorb im Waldmeister-Buchenwald. Nat.schutz Landsch.plan. 35 (5): 133-138 • **SCHREIBER M (20 16):** Kritische Anmerkungen zum niedersächsischen Bewertungsverfahren für Vogelbrutgebiete. Nat.schutz Landsch.plan. 48(12): 383-387	

18.	Öffentlichkeit 3	12.12.2017 (Eingang 09.01.2018)
18.1	keiner von Ihnen wird gezwungen, diese Auslegung gegen Natur, Familie K. und Landschaftsschutz erneut vorzunehmen. Ihre Vorgänger und Sie hätten die Straße nicht dort bauen müssen, wo diese ist, bzw. schon längst entfernen sollen. Mein Begehren ist: „Die Straße entfernen, wenn erforderlich, zum südlichen Ortsrand verlegen, bzw. die Ortsdurchfahrt ausbauen!“ Ich kenne die Gegend, denn ich habe vor 60 Jahren in Seriem meine Ausbildung zum Landmaschinengesellen gemacht. Mitte der Siebziger war ich einer der ersten Mitglieder im Arbeitskreis für Natur- und Umweltschutz, Esens und Umgebung. Projekte; Watvögel und Verbot der Tonnen-Jagd im Watt, Wattjäger versteckten sich in Tonnen. Wenn Enten und Gänse sich abends ausruhen wollten, wurden diese arglistig erschossen. Ein weiteres Projekt war die Wiedervernässung der Ochsenweide. (Naturschutzgebiet, Wagnersfehn) Anschließend bat man mich beim NABU-Holtriem mitzumachen. Um mich zu informieren, besuchte ich an einem Wochenende Bensersiel und war enttäuscht darüber, wie wenige Fahrzeuge dort fuhren. Zwei benutzten die nicht ausreichend gesperrte Entlastungsstraße. In Blomberg fahren Autos häufig im Sekundentakt. Straßen sind notwendig um Menschenansiedlungen zu verbinden; nicht zum Erhalt der Landschaft. Mehr Autos erfordern mehr bzw. breitere Straßen. Mehr Straßen erfordern mehr Land und Erhaltungsaufwand, als Ausbau vorhandener Straßen. Wertvolles Land, welches für Schutz und Ernährung aller Lebewesen fehlt. Dieses ist hier gegeben. Zwar sind alle daran gebunden, mit geringstem Einsatz das Notwendige zu erreichen. Dieses wird mit der jetzigen	Die Anregung trifft nicht zu. Da räumliche Varianten oder Ausführungsvarianten nur dann als Alternative in Frage kommen, wenn sie das mit der Planung verfolgte Ziel - u. U. auch mit gewissen Abstrichen - erreichen können - hier: • unmittelbar der verkehrlichen Entlastung der gesamten Ortslage Bensersiel, insbesondere des Ortszentrums, dient und • die notwendige Voraussetzung für das wesentliche Ziel, nämlich den Rückbau der Ortsdurchfahrt auf einen der städtebaulichen Funktion als verkehrsberuhigte Hauptstraße eines Nordseeheilbades entsprechenden Standard ist, - stellt eine ortsnahe Trasse mit nicht hinnehmbaren und erstmaligen Beeinträchtigungen des westlichen und südlichen Ortsrands oder der alleinige Ausbau der Ortsdurchfahrt ohne Auswirkungen auf den Ziel- und Quell- sowie den Durchgangsverkehr keine Alternative bei der Prüfung gem. § 34 BNatSchG dar.

	Planung nicht erreicht. Denn es müssen 2 Verkehrswege unterhalten werden, was nicht notwendig ist, wenn die vorhandene Ortsanbindung, Generationen bedingt, bedarfsgerecht ausgebaut wird. Den Haus- und Flächenbedarf nicht über Enteignung, sondern ausschließlich über Vorkaufsrechte und vorherigen Ankauf sicherstellen! Nach dem Wirtschaftsbeschleunigungsgesetz ist Entfernung und Verlagerung der Entlastungsstraße vorteilhaft, da zum Schutz der Landschaft Arbeit geschaffen wird. Fast alle Baustoffe können wiederverwertet oder recycelt werden.	
18.2	Es gibt eine weitere Möglichkeit, allen Bereichen und Interessen gerecht zu werden. In unmittelbarer Nähe der Ortschaft, eine zweispurige Kellerstraße im Untergrund unter dem Benser Tief durch, baggern und betonieren. Etwa 3 Meter Bodendeckung im landwirtschaftlichen Bereich aufschütten. Den verbleibenden Boden entweder zum Deichbau verwenden bzw. die Kiesentnahme ausgleichen. Ein- und Ausfahrten überdacht, mit Sonnen- und Bodenwärme beheizt, vermeiden Streusalz. Entwässerung kann über Ölabscheider ins Bensertief erfolgen. Ein Kellertunnel kann außerdem ganzjährig für Veranstaltungen und Märkte genutzt werden. Z. B., wenn es von oben nass und in Esens zu ungemütlich ist. Einspurig sind auch Parkplätze möglich, wenn eine Spur gesperrt wird (Einbahnstraße).	Die Anregung trifft nicht zu. siehe zu Punkt 18.1
18.3	Ausbau der Ortsdurchfahrt. Hier müssten einige Bauten vorerst weichen. Vor beide Hafeneinfahrten wäre ein Kreisverkehr erforderlich, dass die aus Esens kommenden Autos rechts abbiegen bzw. nach Gründeich weiterfahren, und von Gründeich einfahrende Autos im Kreisel eine Kurve in die Hafeneinfahrten drehen müssten, aber nach Esens ungehindert ausfahren könnten. Die Straße könnte mehrspurig erweitert	Die Anregung trifft nicht zu. siehe zu Punkt 18.1

	und halbseitig in 5 bis 6 Meter Höhe, mit Ausblick zum Meer, überbaut werden. (Bettenburgen). Unten könnten Fußgänger und Radler trocken bleiben. Flaniermeile. Für Behinderte und (Rad)Wanderer wäre ein in der Überbauung integrierter Aufzug, mit Passage, für eine bequeme Überquerung der Straße zum Deich und zurück, entlastend.	
18.4	Zwei Zeitungskritiken möchte ich erwähnen. NABU-Austrittsankündigungen, wenn der NABU klagen werde. Urlauberdrohung, ohne diese Straße hier keinen Urlaub machen wollen. Meine Erfahrungen: Eine NABU-Ortsgruppe Esens gibt es trotz Entlastungsstraße nicht mehr. Urlauber kommen zur Küste, weil diese häufig dort leben, wo die Landschaft versiegelt und zugebaut ist. Diese Leute wollen hier essen und trinken. Hierfür sind Land und Tiere erforderlich. Hiervon profitieren, mit Einschränkungen, freilebende Tiere. (Rast- und Zugvögel) Für gesunden Strom sind Windmühlen erforderlich. Wo diese nicht zulässig sind, sollten auch keine neuen Straßen gebaut werden. Verantwortungsbewusste Menschen werden auch ohne Entlastungsstraße weiterhin NABU-Mitglieder und Gäste sein. Ich brauchte diese Straße in diesem Leben nicht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
18.5	Anlage: Meine Bemühungen für modernen und umweltfreundlichen Nahverkehr! Mit freundlichen Grüßen	siehe zu Punkt 18.6 ff

18.6	Sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte Damen und Herren, beigelegten Zeitungsberichten ist zu entnehmen, dass die Kapitalwirtschaft an einer Reaktivierung der Bahnstrecke Esens-Bensersiel-Langeoog interessiert ist. Ich halte diesen Kapitalaufwand fier eine Strecke nicht für erforderlich, mit einer Ausnahme, man könnte ein attraktives und modernes Verkehrsmittel zum Altmetallpreis erwerben. Die Magnetschwebetechnik mit 50 bis 80km/h statt mit 500km/h von einem Küstenort direkt zu einer Insel. Es könnte, muss aber nicht unbedingt die Strecke-Langeoog sein. Neuharlingersiel-Spiekeroog und Carolinensiel könnten Interesse bekunden. Land und Bund und etliche Kommunen betreiben eine Schuldenwirtschaft. Ich habe gelernt mit angemessenen Kosten alte Gegenstände aufzuwerten. Genau dieses wäre jetzt für diese Region hinsichtlich der Magnettechnik fürs Land. Niedersachsen mit ihren Wirtschaftsverbänden zu überprüfen. Vorteile der vorhandenen Magnettechnik! Geringe Anschaffungskosten! Geringe Geräuschentwicklung. Keine Verkehrsbehinderung. Keine Brücken. Strom liefert die Umwelt an der Küste. Keine Gründungsprobleme, da die Stützen mit WEA-Technik erstellt werden können. Eine Insel kann direkt angebunden werden. Ländereien und Landwirtschaft werden geschont. Für diesen guten Zweck könnte die Landesregierung beim Bundesverkehrsministerium die Schenkung des gesamten Streckenmaterials mit den Kabinen beantragen. Die Teile müssten zeitlich zwischengelagert, geprüft und für eine erneute Verwendung vorbereitet werden. Es werden ca. 20km	Die Anregung trifft nicht zu. siehe zu Punkt 18.1

	Schiene gebraucht, Der Rest kann für Reparaturen vorgehalten werden. Auch hierzu habe ich eine Option. Eine geräumte Militärbasis, z. Beispiel Aurich. Das Auricher Gewerbegebiet hat Bahnanschluss. Die Teile könnten per Schiene und die letzten 2Km mit Lkw. angefahren werden. Schreiben Sie mir bitte keine Antwort. Ich werde auch ohne diese erfahren, ob meine Idee Gefallen und Anhänger gefunden hat. Mit freundlichem Gruß Anlagen aus Tageszeitungen [liegen nicht bei]	

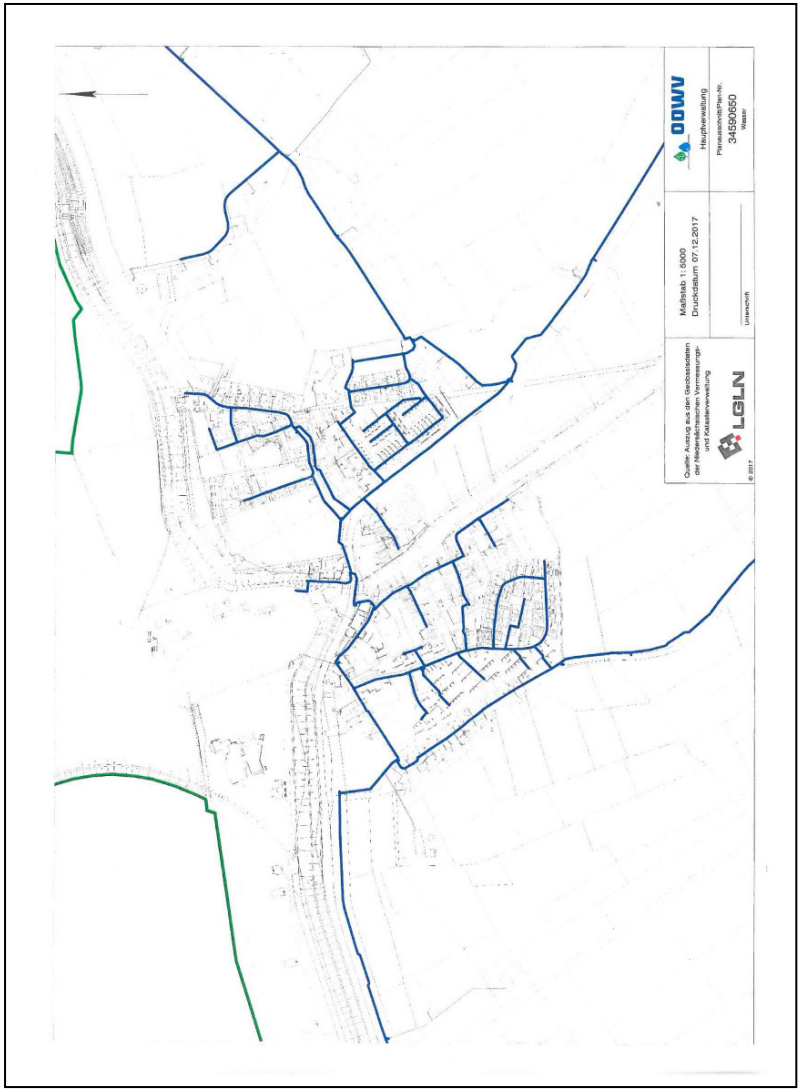
19.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Aurich	05.12.2017
19.1	Als Träger öffentlicher Belange Landwirtschaft werden unter Beachtung unserer vorgebrachten Forderungen im Scopingtermin vom 26.10.2016 gegen die o. g. Planungen grundsätzlich keine Bedenken geltend gemacht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
19.2	[Auszug aus dem Protokoll der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange: *„Vonseiten der Landwirtschaftskammer wird darauf hingewiesen, dass den Flächen zur Kohärenzsicherung benachbart liegende landwirtschaftliche Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden dürfen.“*]	Dieser Hinweis wurde bei der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme beachtet. Ebenso wird der Hinweis bei der Umsetzung der Kohärenzmaßnahme beachtet.

20.	Ostfriesische Landschaft, Aurich		27.10.2016
20.1	gegen die o.g. Bauleitpläne bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken. Sollten bei den vorgesehenen Bau- und Erdarbeiten archäologische Kulturdenkmale (Boden- und Baudenkmale) festgestellt werden, sind diese unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder uns zu melden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Nieders. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517), sowie die Änderung vom 26.05.2011 (Nds. GVBl. S. 135), § 14, wonach der Finder und der Leiter von Erdarbeiten verpflichtet sind, Bodenfunde anzuzeigen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	
			05.12.2017
20.2	Gegen die 126. Änderung des o. g. Flächennutzungsplanes besteht aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken. Sollten bei den vorgesehenen Bau- und Erdarbeiten archäologische Kulturdenkmale (Boden- und Baudenkmale) festgestellt werden, sind diese unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder uns zu melden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Nieders. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBI. 5. 517), sowie die Änderung vom 26.05.2011 (Nds. GVBI. 5. 135), § 14, wonach der Finder und der Leiter von Erdarbeiten verpflichtet sind, Bodenfunde anzuzeigen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der 126. FNP-Änderung werden keine weiteren Baumaßnahmen erfolgen.	
20.3	Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken. Sollten bei den vorgesehenen Bau- und Erdarbeiten archäologische Kulturdenkmale (Boden- und Baudenkmale) festgestellt werden, sind diese unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder uns zu melden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Nieders. Denkmal-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund des 89. Bebauungsplans werden keine weiteren Baumaßnahmen erfolgen.	

	schutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBI. S. 517), sowie die Änderung vom 26.05.2011 (Nds. GVBI. S. 135), § 14, wonach der Finder und der Leiter von Erdarbeiten verpflichtet sind, Bodenfunde anzuzeigen.	

21.	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV), Brake	05.12.2017
21.1	Wir nehmen zu der oben genannten Bauleitplanung der Stadt Esens wie folgt Stellung: Sofern sichergestellt ist, dass durch die geplante Aufstellung des Bebauungsplanes die Ver- und Entsorgungsanlagen des OOWV weder freigelegt, überbaut, bepflanzt oder sonst in ihrer Funktion gestört werden, haben wir keine Bedenken. Um Beachtung des DVGW Arbeitsblattes W 400-1 wird gebeten. Evtl. Sicherungs- bzw. Umlegungsarbeiten können nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden. Die Einzeichnung der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen in den anliegenden Lageplänen ist unmaßstäblich. Die genaue Lage der Leitungen gibt Ihnen Dienststellenleiter Herr Söhlke von unserer Betriebsstelle in Harlingerland, Tel. 04977-919211, in der Örtlichkeit an.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund der 126. Flächennutzungsplanänderung und des Bebauungsplans 89 werden keine weiteren Baumaßnahmen erfolgen.

OOWV
Hauptverwaltung
Planauszeichen-Nr.
34590450
Anwasser
Maßstab 1: 6000
Druckdatum 07.12.2017
Unterschrift
Quelle: Auszug aus dem Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung
LGLN
© 2017


ODWV
Hauptverwaltung
Planauszug/Plan-Nr.
34560650
Wasser
Maßstab 1:5000
Druckdatum 07.12.2017
Unterschrift
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten
der Katasterverwaltungen
und Katasterverwaltung
LGLN
© 2017

22.	Ericsson GmbH, Düsseldorf	13.12.2017
22.1	Bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben. Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson-Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein. Richten Sie diese Anfrage bitte an: Deutsche Telekom Technik GmbH Ziegelleite 2-4 95448 Bayreuth richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen.	Die Deutsche Telekom Technik GmbH, Bayreuth, wurde beteiligt (siehe zu Punkt 5.3).	

Aufgestellt:
THALEN CONSULT GmbH
Neuenburg, 23.03.2018