



**Thalen
Consult**

Thalen Consult GmbH

Urwaldstraße 39 | 26340 Neuenburg

T 04452 916-0 | F 04452 916-101

E-Mail info@thalen.de | www.thalen.de

INGENIEURE - ARCHITEKTEN - STADTPLANER

KOMMUNALE ENTLASTUNGSSTRASSE BENSERSIEL

Anlage 1 zum gemeinsamen Umweltbericht

Prüfung nach § 34 BNatSchG

Samtgemeinde Esens | Stadt Esens



PROJ.NR. 09495 | 23.03.2018

INHALTSVERZEICHNIS

1. Anlass der Prüfung	7
2. Rechtliche Grundlagen	8
3. Beschreibung des Vorhabens und seiner Wirkungen	13
3.1. Beschreibung der Ortsentlastungsstraße	13
3.2. Beschreibung der Kompensationsfläche	15
3.3. Wirkfaktoren / Auswirkungen des Vorhabens	17
4. Untersuchungsraum	20
5. Beschreibung des Vogelschutzgebietes V 63	22
5.1. Lage und Größe des Vogelschutzgebietes V 63	22
5.2. Naturräumliche Beschreibung des Vogelschutzgebietes, Nutzungen und Gefährdungen	22
5.3. Nationale Unterschutzstellung	25
5.4. Pflege- und Entwicklungspläne	25
5.5. Vogelbestand im Vogelschutzgebiet V 63	27
5.6. Erfassung der Brut- und Rastvögel im Untersuchungsraum	31
5.7. Vogelbestand im Untersuchungsraum	34
5.7.1. Brutvögel	34
5.7.2. Rastvögel	35
6. Projektbedingte Beeinträchtigung des LSG 25 II	40
6.1. Schutzzweck als Prüfmaßstab der Verträglichkeitsprüfung	40
6.1.1. Besonderer Schutzzweck des LSG 25 II	40
6.1.2. Allgemeiner Schutzzweck des LSG 25 II	43
6.1.3. Prüfmaßstab	44
6.2. Wirkungen des Bauvorhabens im Geltungsbereich des LSG 25 II	44
6.2.1. Baubedingte Auswirkungen	44
6.2.2. Anlagebedingte Auswirkungen	46
6.2.3. Betriebsbedingte Auswirkungen	47
6.3. Beeinträchtigung der Schutzzwecke und Einschätzung der Erheblichkeit	48
6.3.1. Erhalt des vorhandenen Grünlandes, insbesondere des Grünlandes mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung	48
6.3.2. Erhalt der Röhrichstrukturen in den Gräben und Fließgewässern	48

6.3.3. Erhalt der weiträumigen, unzerschnittenen, offenen Landschaft mit Acker/Grünland/Graben-Bereichen mit freien Sichtverhältnissen und ohne vertikale Strukturen.....	48
6.3.4. Entwicklung von Grünland, Förderung hoher Bodenfeuchte und extensiver Nutzung.....	49
6.3.5. Entwicklung weiterer Röhrichtstrukturen	50
6.3.6. Entwicklung von störungsfreien Brutbereichen für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger ..	51
6.3.7. Entwicklung von störungsfreien Rastbereichen für den Großen Brachvogel	52
6.3.8. Störungsfreie Brut- und Rastflächen für sonstige Arten	53
6.3.9. Zusammenfassung.....	54
6.4. Kumulative Effekte	54
7. Projektbedingte Beeinträchtigung des LSG 25	56
7.1. Schutzzweck als Prüfmaßstab der Verträglichkeitsprüfung	56
7.1.1. Schutzzweck des LSG 25 für die wertbestimmenden Arten	56
7.1.2. Weiterer Schutzzweck des LSG 25.....	62
7.1.3. Prüfmaßstab	62
7.2. Wirkungen des Bauvorhabens im Geltungsbereich des LSG 25	63
7.2.1. Baubedingte Auswirkungen	63
7.2.2. Anlagebedingte Auswirkungen.....	64
7.2.3. Betriebsbedingte Auswirkungen	64
7.3. Beeinträchtigung der Schutzzwecke und Einschätzung der Erheblichkeit.....	66
7.3.1. Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, des strukturreichen Grabensystems, von Verlandungszonen und Schlafgewässern für Gänse; Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände.....	66
7.3.2. Erhalt unzerschnittener, großräumig offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz	66
7.3.3. Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensiven Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst	66
7.3.4. Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzter Randbereiche sowie sonstiger schütter bewachsener Flächen	66
7.3.5. Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer.....	66
7.3.6. Erhalt der Störungsfreiheit	67
7.3.7. Zusammenfassung.....	75
7.4. Kumulative Effekte	76
7.4.1. Berücksichtigte Projekte und Pläne	76

7.4.2. Bebauungsplan Nr. 17 der Stadt Esens „Biogasanlage L5 / Meedhammer Weg“	77
7.4.2.1. Beschreibung der Planung	77
7.4.2.2. Beeinträchtigung der Schutzzwecke des LSG 25 durch den BP 17	78
7.4.3. Weiterbetrieb und Erweiterung Quarzsandtagebau „Utgest“	81
7.4.3.1. Beschreibung der Planung	81
7.4.3.2. Beeinträchtigung der Schutzzecke des LSG 25 durch den geplanten Quarzsandabbau Utgest gemäß der FFH-Verträglichkeitsstudie.....	82
7.4.4. Kumulative Auswirkungen der kommunalen Entlastungsstraße, des BP 17 der Stadt Esens und des Quarzabbaus auf die Schutzzwecke des LSG 25.....	85
7.4.5. Zusammenfassung.....	91
8. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Nationalparks Nds. Wattenmeer	92
8.1. Beschreibung des Nationalparks Nds. Wattenmeer.....	92
8.2. Schutzzweck des Nationalparks	94
8.3. Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des Nationalparks Nds. Wattenmeer	95
9. Zulässigkeit der habitatschutzrechtlichen Ausnahme	98
9.1. Prüfung der Alternativen	98
9.1.1. Mit dem Projekt verfolgte Ziele.....	98
9.1.2. Entwicklung möglicher Alternativen	99
9.1.3. Trassenvarianten	100
9.1.3.1. Ortsfernere Trassenführungen.....	103
9.1.3.2. Ortsnähere Trassenführungen	104
9.1.3.2.1. Variante V 2.....	104
9.1.3.2.2. Variante V 1	108
9.1.3.2.3. Ausschluss weiterer Varianten	108
9.1.4. Ausführungsvarianten	110
9.1.4.1. Schallminderung durch offenporigen Asphalt.....	111
9.1.4.2. Schallschutzwände bzw. -wälle	111
9.1.4.3. Temporäre Sperrung.....	112
9.1.5. Ergebnis der Alternativenprüfung.....	113
9.2. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	114
9.2.1. Öffentliches Interesse an der kommunalen Entlastungsstraße	115
9.2.1.1. Fremdenverkehrswirtschaftliche Belange	115
9.2.1.2. Verkehrssicherheit und Reduktion von Lärmemissionen	116

9.2.1.3.	Ökologische Belange	118
9.2.1.4.	Fiskalische Erwägungen	118
9.2.2.	Gewichtung der Gründe des gemeinen Wohls	119
9.2.2.1.	Gewicht und Bedeutung der wirtschaftlichen Belange	119
9.2.2.1.1.	Bedeutung des Tourismus für Bensorsiel.....	119
9.2.2.1.2.	Negativentwicklung des Tourismus in Bensorsiel	120
9.2.2.1.3.	Attraktivitätssteigerung der touristisch wichtigen Bereiche	121
9.2.2.1.4.	Positive Wirkung von Ortsentlastungen auf andere Urlaubsdestinationen.....	123
9.2.2.1.5.	Konkurrenzsituation zwischen den Urlaubsdestinationen der Region	125
9.2.2.2.	Gewichtung der ökologischen Belange.....	126
9.2.2.3.	Gewichtsverstärkende Bedeutung weiterer Gründe des gemeinen Wohls	127
9.2.3.	Gewichtung der Integritätsinteressen des Habitatschutzes.....	127
9.2.3.1.	Beeinträchtigungen des LSG 25	128
9.2.3.2.	Beeinträchtigungen des LSG 25 II.....	128
9.2.3.3.	Bewertung im Kontext des EU-Vogelschutzgebietes V 63	129
9.2.4.	Gewichtvergleichende Abwägung	130
9.3.	Kohärenzmaßnahme	130
9.3.1.	Ermittlung der notwendigen Kohärenzmaßnahme.....	130
9.3.2.	Suchbereich für Kohärenzmaßnahmen	132
9.3.3.	Kohärenzfläche an der Margenser Grube.....	134
9.3.3.1.	Beschreibung der Flächen	134
9.3.3.2.	Zielsetzung der Entwicklung	137
9.3.4.	Betreuung und Nutzung der Kohärenzmaßnahmen	137
9.3.4.1.	Auflage für die Stadt Esens zum Monitoring	137
9.3.4.2.	Vorgaben für die Bewirtschaftung.....	138
9.3.5.	Sicherung der Kohärenzflächen	140

1. Anlass der Prüfung

Die Stadt Esens hat 2009 bis 2011, aufbauend auf die Bebauungspläne (B-Plan) Nr. 67, 72 und 72, 1. Änderung, die kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel gebaut. Durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) am 27.03.2014¹ wurde jedoch festgestellt, dass das Vogelschutzgebiet 63 „Ostfriesische Seemarsch von Norden bis Esens“ (V 63) vom Land Niedersachsen unvollständig ausgewiesen wurde; damit wurde der Bebauungsplan 67 für unwirksam erklärt.

Zuvor wurde der B-Plan 72, in dem auf das fehlerhaft ausgewiesene Vogelschutzgebiet Bezug genommen wurde, vom Nds. Obergerverwaltungsgericht Lüneburg am 10.04.2013² für unwirksam erklärt, da das OVG im Gegensatz zum Urteil über den B-Plan 67 von seiner Feststellung abrückte, dass das durch den Straßenbau betroffenen Gebiet nicht als faktisches Vogelschutzgebiet unter unmittelbarem Schutz der Vogelschutzrichtlinie steht.

Inzwischen wurde das Vogelschutzgebiet V 63 durch das Land Niedersachsen um den fraglichen Teilbereich um Bensorsiel vergrößert und über die Bundesrepublik Deutschland der EU gemeldet, am 31.10.2016 wurde das Gebiet durch die Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund“ (LSG 25 II) nach nationalem Recht unter Schutz gestellt.

Die Stadt Esens strebt den Fortbestand der kommunalen Entlastungsstraße an und möchte daher dauerhaftes Planungsrecht schaffen.

Wird ein Bebauungsplan - wie im hier vorliegenden Fall - im Normenkontrollverfahren für unwirksam erklärt, ist es einer Gemeinde aus Gründen des § 121 VwGO versagt, die als fehlerhaft erkannte Satzung (§ 10 BauGB) bei unveränderter Sach- und Rechtslage nochmals zu erlassen. Dieses Verbot der Normwiederholung gilt aber nicht, wenn sich die Sach- und/oder Rechtslage ändert.

Durch die Ausweisung des LSG 25 II ist eine Änderung der Rechtslage eingetreten, womit die Aufstellung neuer Bauleitpläne zu Legalisierung der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel möglich ist.

Die zwischenzeitlich erfolgte korrekte Meldung des Vogelschutzgebiets V 63 macht es notwendig und möglich, zum Erhalt der kommunalen Entlastungsstraße bei der erforderlichen Änderung des Flächennutzungsplans der Samtgemeinde Esens und der Neuaufstellung des Bebauungsplans erneute Umweltprüfungen sowie zusätzlich eine Prüfung nach § 34 BNatSchG (FFH-Verträglichkeitsprüfung) einschließlich Begründung einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme durchzuführen.

¹ BVerwG, Urteil vom 27. März 2014, AZ: 4CN3.13

² OVG Lüneburg, Urteil vom 10.04.2013, AZ: 1KN33/10

2. Rechtliche Grundlagen

Aufgrund der Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (**EU-Vogelschutzrichtlinie**) hat die Bundesrepublik Deutschland 2007 das Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ der EU benannt. 2015 hat das Land Niedersachsen zusätzliche Flächen zwischen dem inzwischen ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet 25 „Vogelschutzgebiet Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ und dem Ortsrand Bensorsiel der Bundesregierung zur Weiterleitung an die EU als Erweiterung des Vogelschutzgebietes gemeldet. (Siehe Anhang (Chronologie) und Plan Nr. 1 und 2).

Nach Artikel 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (**FFH-Richtlinie**) zählen die Vogelschutzgebiete als besondere Schutzgebiete zum kohärenten europäischen ökologischen Netz besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung Natura 2000.

Artikel 6 der FFH-Richtlinie legt die notwendigen Schutzbestimmungen für die besonderen Natura 2000-Schutzgebiete fest. Hiernach darf ein Plan oder Projekt nur zugelassen werden, wenn nach der Prüfung der Planung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen festgestellt wird, dass das Gebiet als solches nicht erheblich beeinträchtigt wird.

Ebenso wird in Artikel 6 festgelegt, dass trotz negativen Ergebnisses der Verträglichkeitsprüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art ein Plan oder Projekt umgesetzt werden kann, wenn keine Alternativlösung vorhanden ist. In diesem Falle sind notwendige Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen, um sicherzustellen, dass die globale Kohärenz von Natura 2000 gewahrt bleibt.

Diese Vorgaben der Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie wurden durch das **Bundesnaturschutzgesetz** (BNatSchG) in nationales Recht umgesetzt.

Neben den Begriffsbestimmungen in § 7 (Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung, Europäisches Vogelschutzgebiet, Natura 2000 Gebiet) wird festgelegt, dass zu den Natura 2000-Gebieten die europäischen Vogelschutzgebiete, soweit sie als Schutzgebiet ausgewiesen sind, zählen.

Ebenfalls wird hier definiert, dass als Erhaltungsziele diejenigen Ziele gelten, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes einer in Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt ist.

Der § 32 enthält die genauen Vorschriften der Auswahl der Natura 2000-Gebiete, Benennung und Übermittlung an die EU. Nach Abs. 2 sind die Natura 2000-Gebiete als Schutzgebiete oder -objekte (gem. § 20 Abs. 2 BNatSchG) auszuweisen. Alle Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, sind grundsätzlich unzulässig (§ 33 BNatSchG).

Der § 34 i. V. m. § 36 des BNatSchG regelt die Prüfung der Verträglichkeit und die Unzulässigkeit von Projekten und Plänen in Natura 2000-Gebieten und deren Ausnahmen entsprechend der Vorgaben aus den zwei EU-Richtlinien.

- Projekte und Pläne sind vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Projekten und Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen.
 - Die Maßstäbe der Prüfung der Verträglichkeit ergeben sich aus dem Schutzzweck und den Vorschriften der Schutzgebietsausweisungen.
 - Eine Unzulässigkeit des Projektes oder des Plans ist gegeben, wenn es/er zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziel oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.
 - Eine Abweichung hiervon ist möglich, wenn
 - diese aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist
- und**
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringerer Beeinträchtigung zu erreichen, nicht gegeben sind.
- In diesem Falle müssen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ umgesetzt werden (Kohärenzsicherungsmaßnahmen).

Das Vogelschutzgebiet V 63 zählt zu den besonderen Schutzgebieten des kohärenten Schutzgebietssystems Natura 2000, da es bereits durch die Landkreise Wittmund und Aurich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen wurde.

Der LK Wittmund hat zur nationalen Unterschutzstellung zwei Landschaftsschutzgebiete erlassen.

- 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). Dieses Landschaftsschutzgebiet 25 umfasst das im Jahre 2007 vom Land Niedersachsen abgegrenzte Vogelschutzgebiet V 63. Das Landschaftsschutzgebiet erstreckt sich bis an den äußeren Rand der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel.
- Verordnung vom 13.10.2016 über das Landschaftsschutzgebiet 25.II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund (Amtsblatt für den LK Wittmund Nr. 12 vom 31. Okt. 2016, S. 127 ff.). Dieses Landschaftsschutzgebiet umfasst den Bereich zwischen dem Ortsrand von Bensorsiel und der L 5 im Osten und der kommunalen Entlastungsstraße einschließlich der Straßentrasse und seiner Nebenanlagen; im Nordwesten werden auch die Flächen zwischen Entlastungsstraße und Oldendorfer Tief eingeschlossen. Ausgenommen sind die Hof- /

Siedlungsbereiche. Die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Bereiche gehen über die vom Land Niedersachsen gemeldeten Erweiterungsflächen des V 63 hinaus.

Im Landkreis Aurich wurde die Verordnung über das LSG „Ostfriesische Seemarsch zwischen Esens und Norden im Bereich des LK Aurich“ (Amtsblatt für den LK Aurich und für die Stadt Emden, Jahrgang 2011, Nr. 37, S. 147, vom 07. Oktober 2011) erlassen, die räumlich ebenfalls über die Fläche des V 63 hinausreicht.

Die Verordnungen über die Landschaftsschutzgebiete Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich des Landkreises Wittmund legen den Schutzgegenstand und den Schutzzweck fest. Die zwei Verordnungen sind im Wesentlichen inhaltsgleich, allerdings werden die wertbestimmenden Arten für den Bereich des LSG 25 II auf die hier vorkommenden Arten (Blaukehlchen, Schilfrohrsänger und Großer Brachvogel), eingeschränkt, die Liste der sonstigen Arten um hier kartierte Vogelarten (Bekassine und Krickente) ergänzt. Darüber hinaus wird der Schutzzweck detaillierter hinsichtlich der wesentlich zu erhaltenden Habitatstrukturen beschrieben. (vgl. Anhang)

Darüber hinaus enthalten sie Verbote für Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem Schutzzweck der Verordnung zuwiderlaufen. Hiernach ist auch die Herstellung von Straßen und Wege, soweit dadurch neue durchgängige Verbindungswege geschaffen werden, verboten.

Von diesen Verboten kann die zuständige Naturschutzbehörde, d. h. der LK Wittmund, eine Befreiung erteilen. Hierbei sind maßgebend zu beachten:

- die Vorgaben des § 67 BNatSchG in Verbindung mit § 41 NAGBNatSchG
 - Notwendigkeit aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art

oder

- die Durchführung der Vorschrift, die im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist
- und die Vorgaben des § 34 BNatSchG in Verbindung mit § 26 NAGBNatSchG
 - diese aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist

und

- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringerer Beeinträchtigung zu erreichen, nicht gegeben sind.

Hierbei ist zu prüfen, ob das Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes V 63 in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann.

In der Verordnung zum LSG 25 II werden zusätzlich zu den Bestimmungen in der

Verordnung zum LSG 25 die Freistellungen in § 4 wie folgt erweitert:

Von den Verboten des § 3 sind Projekte freigestellt, die einer behördlichen Entscheidung oder Anzeige bedürfen, wenn

- 1. im Rahmen der Prüfung nach § 34 bis 1 BNatSchG i. V. m. § 26 NAGBNatSchG nachgewiesen wird, dass sie Schutzzwecke dieser Verordnung weder einzeln noch im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten nachteilig berühren oder*
- 2. die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erfüllt sind.*

Dies gilt auch für bereits realisierte Vorhaben einschließlich der Ortsentlastungsstraße Bensorsiel, wenn über deren Zulassung in einem neuen Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren entschieden wird.

Für die Ortsentlastungsstraße bedeutet dies, dass, soweit die Voraussetzungen des § 34 BNatSchG erfüllt werden, für die Bauleitplanung kein zusätzliches Befreiungsverfahren von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung durchgeführt werden muss.

Für die Ausgestaltung der FFH-Prüfung kann auf die aktuelle Rechtsprechung des BVerwG zur Waldschlößchenbrücke in Dresden verwiesen werden. Auch wenn der dortige Fall nicht in jeder Hinsicht mit der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel vergleichbar ist, sind die dortigen Ausführungen des 9. Senats zum ergänzenden Verfahren zur Bestimmung des Prüfungsumfangs wesentlich.

„Gegenstand und Zeitpunkt der nachträglichen FFH-Prüfung sind aus den vorstehenden Ausführungen (...) abzuleiten. Die nachträgliche Prüfung dient nun, nachdem das Projekt bereits vollständig errichtet und in Betrieb genommen worden ist, in erster Linie der Ermittlung, ob der Fortbestand des Vorhabens zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets (...) führt. Hierfür ist zu untersuchen, ob sich Risiken einer Verschlechterung oder von Störungen, die sich im Sinne von Art. 6 Abs. 2 der Habitatrichtlinie erheblich auswirken könnten, wegen der Errichtung des fraglichen Bauwerks bereits realisiert haben. Zudem muss die Prüfung ermitteln, ob durch den weiteren Betrieb des Bauwerks solche Risiken drohen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016 - C-399/14- Rn. 70).

In zeitlicher Hinsicht hat die Prüfung zunächst den Zeitpunkt unmittelbar nach der Gebietslistung in den Blick zu nehmen. Denn nur so kann beurteilt werden, wie groß die durch das bereits errichtete Projekt hervorgerufenen Beeinträchtigungen sind. Von diesem zeitlichen Bezugspunkt abgesehen kommt es für die Prüfung der FFH-Verträglichkeit aber entscheidend auf den Zeitpunkt der nachzuziehenden Prüfung selbst an. Zu berücksichtigen sind alle Veränderungen, die durch das Projekt allein oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten verursacht worden sind. Das bedeutet, dass alle Verschlechterungen, aber auch sämtliche Verbesserungen für den Gebietszustand, die bis zum Zeitpunkt der Prüfung eingetreten sind, in die Bewertung einfließen müssen. Andere Projekte, die inzwischen ebenso wie die Brücke realisiert worden sind, gehen infolgedessen als Vorbelastung in die Prüfung ein.

Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Prüfung, ob das Vorhaben (hier: dessen weiteres Fortbestehen bzw. der weitere Betrieb) das FFH-Gebiet "in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten" erheblich beeinträchtigen kann (vgl. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL), eine auf den Zeitpunkt der nachträglichen Prüfung bezogene Kumulationsprüfung

erfordert. Dabei muss sich die Verträglichkeitsprüfung nur dann auf andere Projekte erstrecken, wenn deren Auswirkungen und damit das Ausmaß der Summationswirkung verlässlich absehbar ist. Das ist grundsätzlich erst dann der Fall, wenn die Zulassungsentscheidung erteilt ist (BVerwG, Urteile vom 21. Mai 2008- 9 A 68.07- Buchholz 406.400 § 34 BNatSchG 2002 Nr. 1 Rn. '21 und vom 24. November 2011 - 9 A 23.10- BVerwGE 141, 171 Rn. 40; Beschluss vom 28. November 2013- 9 B 14.13- DVBl. 2014, 237 Rn. 11). Des Weiteren muss zumindest die Möglichkeit bestehen, die Tätigkeiten etwa anhand von Planungen, Konzepten oder einer feststehenden Praxis auf ihre Vereinbarkeit mit den Erhaltungszielen des Schutzgebietes überprüfen zu können (BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014 - 9 A 4.13 - BVerwGE 149, 31 Rn. 55).

Ebenso muss die nachträgliche Prüfung die anderen in der Nähe befindlichen FFH-Gebiete, die zeitgleich mit dem FFH-Gebiet (...) in die Kommissionsliste aufgenommen worden sind, sowie das Vogelschutzgebiet (...) in den Blick nehmen. Insoweit wird zu entscheiden sein, ob bloße FFH-Vorprüfungen, die nachvollziehbar zu dokumentierten sind, genügen oder ob vertiefende Untersuchungen erforderlich sind.

Auch für die Artenschutzprüfung ist maßgeblich auf den aktuellen Zeitpunkt abzustellen, nachdem die Brücke bereits gebaut ist und unter Verkehr steht.

Bei negativem Ausgang der FFH-Verträglichkeitsüberprüfung ist eine Abweichungsprüfung gemäß Art. 6 Abs. 4 FFH-RL durchzuführen. Die Regelung findet auf eine nachträgliche Prüfung, wie sie hier nach Art. 6 Abs. 2 FFH-RL zum Zwecke der Fehlerheilung durchzuführen ist, entsprechende Anwendung; sie ist als Ausnahmeregelung grundsätzlich eng auszulegen (EuGH, Urteil vom 14. Januar - C-399/14- Rn. 55 ff. und 71 ff.). Dabei ist unter den hier gegebenen Umständen danach zu fragen, ob der Fortbestand des schon errichteten (...)bauwerks und die Aufrechterhaltung des Verkehrsbetriebs durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sind. Das Gewicht des öffentlichen Interesses wird dabei in erster Linie bestimmt durch das Ausmaß der verkehrlichen und sonstigen Verbesserungen, die (...) erreicht wurden und weiterhin erreicht werden sollen. Das Gewicht des FFH-Gebietsschutzes (Integritätsinteresse) hängt vom Ausmaß der noch zu ermittelnden Beeinträchtigungen ab. Grundlage dafür ist die neu zu erstellende FFH-Verträglichkeits- und Artenschutzprüfung in Bezug auf den aktuellen Beurteilungszeitpunkt.

Auch die Alternativenprüfung (...) ist nachträglich neu vorzunehmen, aber wiederum unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Brücke schon gebaut ist und nur um den Preis eines neuerlichen Eingriffs wieder beseitigt werden könnte. Im Rahmen der nachträglichen Abweichungsprüfung kommt der Abriss (...) daher nur als Ultima Ratio in Betracht. Vorrangig wäre eine Begrenzung der Nutzung oder eine Schließung des Bauwerks zu erwägen. Die wirtschaftlichen Kosten solcher Stilllegungs- oder Abrissmaßnahmen dürfen im Rahmen der Alternativenprüfung berücksichtigt werden; ihnen kommt aber nicht die gleiche Bedeutung zu wie dem mit der FFH-Richtlinie verfolgten Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (vgl. EuGH, Urteil vom 14. Januar 2016- C-399/14 - Rn. 74, 77).³

³ BVerwG, Urteil des 9. Senats vom 15. Juli 2016, Rn. 54 ff

3. Beschreibung des Vorhabens und seiner Wirkungen

(Siehe Plan 1)

3.1. Beschreibung der Ortsentlastungsstraße

Die Errichtung der kommunalen Entlastungsstraße ist der erste und umfangreichere Schritt im städtebaulichen Entwicklungsprozess des Ortsteils Bensorsiel der Stadt Esens. Von entscheidender Bedeutung hierfür ist die verkehrliche Entlastung der Ortslage; insbesondere die Entlastung des Ortszentrums auf der hindurchführenden Landstraße 5 (L 5) „Hauptstraße“. Der Zweck der kommunalen Entlastungsstraße erschöpft sich nicht in einer rein verkehrstechnischen Entlastung, sondern ist im Wesentlichen die notwendige Voraussetzung für die Einleitung des zweiten Schritts des Entwicklungsprozesses. Dieser zweite Schritt ist die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt entsprechend einem der städtebaulichen Funktion als verkehrsberuhigte Hauptstraße entsprechenden Standard.

Somit werden im ersten Schritt die Voraussetzungen für die Verlagerung der Verkehre aus dem Ortszentrum heraus geschaffen, allerdings vorerst ohne die Möglichkeit, die Umfahrung der Ortslage zu forcieren. Dies soll im zweiten Schritt auch durch bauliche Maßnahmen geschehen.

Als Grundlage des Bebauungsplans wurde ein technischer Fachplan für die Straße erstellt. Dieser liegt der Beschreibung der Maßnahme zugrunde.

Die Trasse beginnt an der L 5 ca. 120 m östlich des Lohrbergwegs mit einem Kreisverkehrsplatz. Von dort verläuft sie ca. 600 m in südliche Richtung und schwenkt dann nach Osten. Sie behält dabei einen Abstand zur Wohnbebauung von ca. 250 m im Bereich der Friesenstraße und 200 m im Bereich des Kajedeiches. Die Trasse überquert das Benser Tief und kreuzt die L 8 ca. 60 m nördlich des Hauses „Alte Wache“ mit einem Kreisverkehrsplatz. Von dort läuft sie nach Nordosten auf den alten Verlauf der L 5, auf den sie direkt westlich des ersten landwirtschaftlichen Hofes im spitzen Winkel anbindet. Die Länge der Trasse beträgt 2,14 km.

Die kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel ist als zweistreifige Straße mit einem Regelquerschnitt von 9,50 m (RQ 9,5) geplant. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Die Straße besitzt folgende Maße:

≥ 0,50 m	9,50 m						≥ 0,50 m
	6,50 m						
	1,50 m	0,25 m	3,00 m	3,00 m	0,25 m	1,50 m	
Graben/ Böschungen	Fahrbahn						Graben/ Böschungen
	Bankett	Rand- streifen	Fahr- streifen	Fahr- streifen	Rand- streifen	Bankett	

Die Gesamtbreite der Straße beträgt somit 9,50 m, wobei seitlich noch mindestens 3,00 m breite Böschungen sowie Straßengräben oder -mulden anschließen; ihre Breite hängt von der jeweiligen Höhe und Lage der Straße und den Wasserverhält-

nissen (notwendige Breite der Gräben) ab. Die Bankette sind mit Schotter hergestellt und verdichtet. Anschließend ist eine dünne Mutterbodenschicht aufgetragen und ein Schotterrasen angesät worden.

Die Straße liegt durchweg ca. 70 – 100 cm über dem vorhandenen Gelände und besitzt eine einseitige Neigung. Die Anschlüsse sind als Kreisverkehrsplätze ausgebildet; der Außendurchmesser der Verkehrskreisel beträgt 36,00 m, die Kreisfahrbahnbreite 6,50 m.

Die Querung des Oldendorfer Tiefs wird als Rohrdurchlass, die der Alten Dilft und der Ringschloote am Benser Tief als Rahmendurchlass ausgebildet. In den Durchlass auf der Ostseite wird ein Fahrrad- und Fußgängertunnel integriert.

Das Benser Tief wird mit einer 3-Feld-Brücke gekreuzt. Da das Tief als Hochkanal verläuft, muss die Straße mindestens auf der Höhe der Dämme liegen. Sie steigt daher westlich des Benser Tiefs auf einer Länge von 170 m an, östlich des Tiefs auf einer Länge von 100 m und erreicht eine Höhe von 3,58 m NN, d. h. max. 2,61 m über Gelände.

Der Oldendorfer Weg wird untergeordnet an die Entlastungsstraße angebunden.

Die Entlastungsstraße ist als reine Verkehrsverbindung für KFZ geplant. Es wird bewusst auf einen Fuß- oder Radweg entlang der Entlastungsstraße verzichtet. Fußgänger und Radfahrer werden weiterhin durch den Ort Bensorsiel geleitet.

In der Flächennutzungsplanänderung werden eine Verkehrsfläche sowie Grünflächen für die landschaftsplanerischen Maßnahmen dargestellt. Im Bebauungsplan wird eine Verkehrsfläche festgesetzt, die die eigentliche Straßenfläche sowie die notwendigen Nebenanlagen (Bankette, Böschung und Straßenrandgraben) umfasst. Angrenzend hieran liegen öffentliche Grünflächen, in denen landschaftspflegerischen Maßnahmen festgelegt werden. Darüber hinaus werden im Bebauungsplan auch die querende Gewässer II. Ordnung als Wasserflächen nachrichtlich übernommen.

Im April 2009 wurde mit dem Bau der kommunalen Entlastungsstraße begonnen, die Bauarbeiten wurden vom 23. September 2009 bis zum 14. Februar 2010 aufgrund eines vom OVG verhängten Planungsstopps unterbrochen. Die Inbetriebnahme erfolgte im Frühjahr 2011.

Im Zuge der Planung der Straße wurden bereits Maßnahmen mit verankert, die die Auswirkungen auf Natur- und Landschaft möglichst minimieren. Zu nennen sind:

- Verwendung von offenporigem Asphalt zur Reduzierung des Schalls
- Anlage von beidseitigen Gräben mit Uferbereichen als Röhrichtstandorte sowie einer Vielzahl von Gewässerausbuchtungen und -aufweitungen
- Verwendung von Rahmendurchlässen mit Bermen zur Verbesserung der Durchgängigkeit im Bereich der Gewässer II. Ordnung
- Sicherung von straßennahen Feuchtbereichen beim Bau der Trasse
- Entwicklung feuchter Ruderal-/Röhrichtbestände auf benachbarten Flächen und ehemaligen Arbeitsflächen

3.2. Beschreibung der Kompensationsfläche

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung für die kommunale Entlastungsstraße wurde eine Kompensationsfläche ausgewiesen, die als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für die durch Bau, Anlage und Betrieb der Entlastungsstraße hervorgerufenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dient.

Ziel der Maßnahmen ist es, die im Bereich um Bensorsiel brütenden und rastenden Vögel als Gesamtpopulation zu stärken, d. h. es werden in der näheren Umgebung, aber außerhalb des Einflussbereiches der Straße Flächen bereitgestellt, auf denen durch eine ökologische Habitataufwertung die Biotopvoraussetzungen für diese Vogelgruppen optimiert werden und damit die Gesamtpopulationen stabilisiert werden können.

Ausgewählt wurden Flächen in einer Größe von 32,95 ha beidseits des Oldendorfer Hammers und der neuen Dift in einer Entfernung von ca. 400 m von der Entlastungsstraße. Die Flächen liegen innerhalb des LSG 25.

Folgende Strukturen wurden in der Kompensationsfläche geschaffen

- Extensiv genutzte Wiesen und Weiden mit hoher Bodenfeuchte im Frühjahr/Frühsummer zur Sicherung kurzrasiger Bestände als Brutbiotop des Kiebitz und andere Wiesenbrüter.
- Vielfältige Bodenmodelation zur Erreichung feuchter und trockener Bereiche nebeneinander innerhalb einer Parzelle.
- Weidezäune als Ansitzwarte z.B. für Wiesenpieper, Braunkehlchen, Schafstelze.
- Kurzrasige Grünlandbestände im Herbst/Winter als Rastbiotop
- Überflutete Bereiche innerhalb der kurzrasigen Rastbiotope als Anziehungspunkte für Rastvögel im Winterhalbjahr und Brutvögel im Frühjahr.
- Schaffung zusätzlicher Ansiedlungsmöglichkeiten für Röhrichtbestände entlang von Gräben als Brutplatz für Schilfbrüter (Schilfrohrsänger, Blaukehlchen, Rohrammer).

Folgende Maßnahmen wurden parallel zu den Straßenbaumaßnahmen auf der Kompensationsfläche umgesetzt:

- Zerstörung und Abdichtung von Dränagen
- Grabenabflachungen und Neuanlage von Gräben
- Anlage von Grüppen
- Anhebung des Bodenwassers durch Anhebung der Wasserstände in den Gräben durch Abbindung und Mönchsbauwerke
- Anlage von feuchten Senken (Blänken)
- Herstellung von Grünlandflächen

Diese Kompensationsflächen haben sich aufgrund des Wassermanagements und der extensiven Bewirtschaftung hinsichtlich der Brutvögel sehr günstig entwickelt.

So haben sich in den ersten Jahren aufgrund eines höheren Wasserstandes feuchte Grünlandbereiche entwickelt. Zum Teil kommen hier auch Großseggenbestände auf. Durch die extensive Bewirtschaftung werden die Flächen nur zweimal jährlich gemäht und nicht mehr gedüngt, so dass sich langsam die Vegetationszusammensetzung umstellen kann.

Allerdings konnte in Teilen der Kompensationsfläche das Aufkommen der Binse beobachtet werden, was für die Wiesenvögel ungünstig ist.

Auch avifaunistisch konnte in den letzten Jahren eine positive Bestandsentwicklung auf den Flächen beobachtet werden. Die Kartierungen 2015 nach Einrichtung der Kompensationsflächen ergaben für diese Bereiche folgenden Brutvogelbestand:

- Kiebitz (Neuansiedlung im Bereich nördlich neue Dilft und westlich Oldendorfer Tief)
- Wiesenpieper (3 neue Brutpaare)
- Rohrammer (2 neue Brutpaare)
- Feldlerche (ein neues Brutpaare)
- Löffelente, Reiherente, Blässhuhn 1 bis 2 neue Brutplätze).

Als Rastvögel wurden kartiert:

- Blässgans
- Kiebitz
- Nonnengans
- Goldregenpfeifer.

Die Bedeutung entsprechender feuchter extensiver Grünlandbereiche für die Avifauna betont auch Pfützke (2012)⁴ in seiner Kartierung:

Das eigenständige Überleben der Kiebitzpopulation ist „für das Gesamtgebiet auch nur bei Durchführung von gezielten Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen zu erwarten. Ohne derartige Maßnahmen ist ein Fortbestand der lokalen Brutpopulation ohne Zuwanderung nur schwer vorstellbar. Grundsätzlich muss der Grünlandanteil gesichert und dessen Qualität erhöht werden. Als Beispiel für gezielte Entwicklungsmaßnahmen können die Extensivierungs- und Pflegemaßnahmen zur Kompensation in Zusammenhang mit dem Bau der Umgehungsstraße von Bensorsiel gesehen werden“.

Zu langfristigen Absicherung der Kompensationsmaßnahme und ihrer avifaunistischen Wertigkeit ist die Aufrechterhaltung des hohen Wasserstandes sowie der extensiven, aber konsequenten Nutzung der Flächen insbesondere unter Aufrechterhaltung der feuchten Gruppen und Blänken, der Zurückhaltung der Binsen und der Streuabfuhr.

⁴ NLWKN, 2012: Brutvogelerfassung im EU Vogelschutzgebiet V 63, bearb. von Pfützke, Stefan, Abschnitt Dornumersiel bis Neuharlingersiel

3.3. Wirkfaktoren / Auswirkungen des Vorhabens

Die mit dem Bau-, der Anlage und dem Betrieb verbundenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden in dem Umweltbericht zum Bebauungsplan genauer dargestellt. Folgende potentielle Wirkfaktoren sind bezüglich der Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet zu beachten und im weiteren Verfahren zu prüfen:

Landschaftsfaktor		Mögliche Wirkfaktoren	Zu prüfende Auswirkung auf Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebiete 25 und 25 II
Klima	baubedingt	---	---
	anlagebedingt	Verdunstungsminderung / Aufheizung	Geringfügig, keine Auswirkungen auf die Avifauna oder die Habitatstruktur zu erwarten
	betriebsbedingt	---	---
Luft	baubedingt	Vorrübergehend durch Baumaßnahmen	Auswirkungen auf die Avifauna oder die Habitatstruktur ist aufgrund der geringen Belastung nicht zu erwarten
	anlagebedingt	---	---
	betriebsbedingt	Immissionsbelastung	Auswirkungen auf die Avifauna oder die Habitatstruktur ist aufgrund der geringen Belastung nicht zu erwarten
Lärm	baubedingt	Lärmimmissionen zur Zeit der Bauarbeiten, insbesondere Frühsommer 2009 und ab März 2010 bis Ende 2010	Vertreibungseffekte für die angrenzende Avifauna (Brut- und Rastvögel)
	anlagebedingt	----	---
	betriebsbedingt	Lärmimmissionen; Lärmimmissionsberechnung	Vertreibung von Brut- und Rastvögel durch Lärmimmissionen
Boden	baubedingt	Vorrübergehende Belastung des Bodens im Arbeitsstreifen 4,3 ha	Vorübergehender Flächenentzug von Brut- und Rastflächen
	anlagebedingt	1,7 ha Versiegelung	Dauerhafter Entzug von Brut- und Rastflächen durch Versiegelung
		1,4 ha Veränderung im Böschungs- und Grabenbereich	Veränderung der Habitatstrukturen für Brut- und Rastvögel
	betriebsbedingt	Schadstoffanreicherung im Nahbereich der Straße	Auswirkungen nur im Nahbereich der Straße, keine wesentliche Auswirkungen auf Avifauna

Landschaftsfaktor		Mögliche Wirkfaktoren	Zu prüfende Auswirkung auf Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebiete 25 und 25 II
Grundwasser	baubedingt	---	---
	anlagebedingt	Veränderung der Grundwasserneubildung, minimiert durch Vermeidungsmaßnahmen	Keine Auswirkungen auf Avifauna
	betriebsbedingt	Keine wesentlichen Beeinträchtigungen	---
Oberflächenwasser	baubedingt	Vorübergehende Grabenverlegung im Nahbereich der Trasse	Vorübergehender kleinflächiger Habitatverlust
	anlagebedingt	Querung von Gewässern II. Ordnung Zuschüttung von Gräben Neuanlage von Gräben	Entwertung von Brut- und Rastflächen im Gewässerbereich Beseitigung von Bruthabitaten der Röhrichtbrüter Vergrößerung der Röhrichtbruthabitate
	betriebsbedingt	Geringe Belastung der Gewässerrandgräben mit Schadstoffen	Keine wesentliche Beeinträchtigung der Avifauna in den Straßenrandgräben
Vegetation	baubedingt	Vorübergehend Beseitigung von Grünland und Ackerflächen 4,3 ha	Vorübergehender Entzug von Brut- und Rastflächen
	anlagebedingt	Dauerhafter Entzug von Grünland- und Ackerflächen 0,9 ha Intensivgrünland 1,2 ha mesophiles Grünland 0,5 ha stillgelegte Ackerfläche, Brache Beseitigung von Grabenabschnitten Beseitigung von Gehölzreihen	Dauerhafter Entzug von Brut- und Rastflächen
	betriebsbedingt	Schadstoffimmissionen, ggf. Beeinträchtigung der Straßenseitengräben	Keine Beeinträchtigung der Röhrichtbrüter zu befürchten
Vogelwelt	baubedingt	Vertreibung der Brut- und Rastvögel im Baubereich und in der näheren Umgebung durch Bautätigkeit und vorübergehende Flächeninanspruchnahme	
	anlagebedingt	Inanspruchnahme von Brut- und Rasthabitaten auf Grünland und Ackerflächen und in Gewässern und Röhrichtgräben	
	betriebsbedingt	Vertreibung von Vögeln durch optische und akustische Beeinträchtigung, Kollisionsgefahr	

Landschaftsfaktor		Mögliche Wirkfaktoren	Zu prüfende Auswirkung auf Schutzzwecke der Landschaftsschutzgebiete 25 und 25 II
Sonstige Tierwelt	baubedingt	Vertreibung von Wirbeltieren und wirbellosen Tieren aus Trassen- und Arbeitsbereich	Geringfügige Änderung der Nahrungsgrundlagen kleiner Fläche
	anlagebedingt	Zerschneidung von Wanderwegen und Lebensräumen von Niederwild	Keine Auswirkungen auf Avifauna
	betriebsbedingt	Vertreibung von Wirbeltieren, z. B. Niederwild	Keine Auswirkungen auf Avifauna
Landschaftsbild	baubedingt	Vorübergehende optische und akustische Beunruhigung, vorübergehende Anschüttung eines Walls	Vertreibung der Brut- und Rastvögel durch Beunruhigung, Habitatentwertung entlang des Walls
	anlagebedingt	Dammlage im Bereich Bensertief	Entwertung naher Flächen für Wiesenbrüter
		Zerstörung und Entwertung naturnaher, gliedernder Elemente	Keine wesentliche Auswirkung für Vögel

4. Untersuchungsraum

Der durch die Straße betroffene Bereich liegt innerhalb von zwei Landschaftsschutzgebieten, dem LSG 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund“ und dem LSG 25 mit der Bezeichnung „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich des Landkreises Wittmund“.

Basis der FFH-Verträglichkeitsstudie sind diese zwei Landschaftsschutzgebiete LSG 25 und 25 II, so dass zwei Untersuchungsräume bestehen. Zum einen handelt es sich um den gesamten Bereich des LSG 25 II beidseits der Ortsentlastungsstraße, zum anderen um den durch die Ortsentlastungsstraße beeinträchtigten Streifen entlang der Ortsentlastungsstraße innerhalb des LSG 25. Einer genaueren Betrachtung unterzogen wird der Bereich entlang der Entlastungsstraße, in der mögliche Auswirkungen von Bau, Anlage und Betrieb der Straße auf die Vogelwelt zu erwarten sind. Zur Abgrenzung wird auf die Stör- und Effektdistanzen nach Garniel und Mierwald⁵ der vorkommenden Vogelarten zurückgegriffen; diese betragen max. 500 m. Als Untersuchungsraum innerhalb des LSG 25 wird daher ein 500 m breiter Streifen entlang der Entlastungsstraße abgegrenzt.

Das Landschaftsschutzgebiet 25 II umfasst die ortsnahen Bereiche zwischen der Ortsentlastungsstraße und der Ortsgrenze sowie die Flächen angrenzend an die L 5 zwischen Ortsrand und Oldendorfer Tief. Das LSG 25 II ist geprägt durch die Lage an der Siedlungsgrenze sowie die Bebauung am Lohrbergweg und am Taddigsweg, jeweils auf alten Wurten. Die Flächen wurden vor dem Bau der Ortsentlastungsstraße als Grünland genutzt, im östlichen Bereich als Intensivgrünland. Zwischen Oldendorfer Weg und L 8 lagen weite Bereiche ungenutzt, z. T. als Stilllegungsflächen. Heute werden die Flächen weiterhin überwiegend als Grünland genutzt. Im Bereich des Lohrbergwegs liegen Ackerflächen.

Der Untersuchungsbereich innerhalb des LSG 25 II ist bereits durch die Randlage an der Ortschaft Bensorsiel, der Lage an der Landesstraße 5, der Zerschneidung durch die Landesstraße 8 sowie durch den Oldendorfer Weg gestört. Aufgrund der hohen Bedeutung des Küstenraums für die Erholungssuche und der besonderen Bedeutung von Bensorsiel als Touristenort und Nordseeheilbad werden die Straßen wie auch der Oldendorfer Weg vor allem im Sommer von KFZ, Fußgängern und Radfahrern intensiv genutzt. Das Gebiet wies daher bereits vor Bau der Ortsentlastungsstraße mit Nähe zum Ort und zu den Straßen und Wegen eine hohe Störintensität insbesondere im Sommerhalbjahr auf.

Diese wurde auch durch die Vogelkartierungen 1999/2000 deutlich; die ortsnahen Flächen wiesen eine deutlich geringere Brutdichte und eine deutlich geringere Rastvogeldichte auf als die weiter abseits gelegenen Flächen. Besonders deutlich wird der Störbereich um die Ortschaft Bensorsiel bei den Rastvogelvorkommen, die bis

⁵ Garniel, A.; Mierwald, U. (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

auf eine Ausnahme einen Abstand von 250 bis 300 m vom Ortsrand einhielten.

Der Untersuchungsbereich innerhalb des LSG 25 ist geprägt von landwirtschaftlich genutzten Flächen, eine Mischung aus mesophilem Grünland, Intensivgrünland sowie Ackerflächen, durchzogen von den Gewässern 2. Ordnung Oldendorfer Tief, Alte und Neue Dilft, Benser Tief und Ringschloote. Siedlungen sind an der L 5 im Osten (Landwirtschaftlicher Hof) und am Warfsweg vorhanden.

Die Nutzungsintensität der Grünlandflächen nimmt stetig zu; insbesondere Grünlandflächen mit Gruppen nehmen ab, Dränung und Unterhalten der Gräben ermöglichen vor allen östlich des Benser Tiefs eine intensive Grünlandnutzung. Westlich des Benser Tiefs ist auf ausgedehnten Flächen bis zum Oldendorfer Tief eine intensive durchgehende Ausbringung von Gülle oder Gärresten sowie die Aufgabe der Weidenutzung zu beobachten.

Die Situation der Brutvögel wird durch die Intensivierung der Flächennutzung erheblich beeinträchtigt. Wesentlich für die geringen Bruterfolge der Wiesenvögel sind der frühe Mahdtermin sowie die intensive Bewirtschaftung mit vielen Arbeitsgängen sowie hohem Pestizid- und Düngeinsatz. Besonders gravierend für die schlechten Brutergebnisse im Untersuchungsbereich dürfte auch der hohe Prädatorendruck durch Rabenvögel, Greifvögel, Füchse, Igel und Marderartige, der durch flächige und linienhafte Gehölze als deren Lebensraum oder Ansitzwarte sowie die Einzelhöfe als Ausgangspunkt von Katzen gefördert wird. Insgesamt wird dieser Druck durch die Entwässerung der Landschaft sowie die Zunahme von Gehölzstrukturen gefördert.

Die Intensivierung der Landnutzung hat auch negative Auswirkungen auf die Wertigkeit der Flächen für Rastvögel.

5. Beschreibung des Vogelschutzgebietes V 63

5.1. Lage und Größe des Vogelschutzgebietes V 63

Das im Naturraum „Ostfriesische Seemarschen und Inseln“ gelegene Gebiet umfasst landwirtschaftlich genutzte, weitgehend offene und gehölzfreie sowie nur dünn besiedelte Marschflächen. Es grenzt im Norden – nur vom Hauptdeich getrennt – unmittelbar an den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“. Insgesamt zieht sich das Gebiet streifenartig entlang des Hauptdeiches von Norddeich im Westen bis Neuharlingersiel im Osten.

Die Größe des gesamten Vogelschutzgebietes mit den Nachmeldeflächen um Bensorsiel hat eine Größe von ca. 8.096 ha (8.070 ha nach Standard-Datenbogen sowie 26 ha im LSG 25 II). Die drei Landschaftsschutzgebiete im LK Aurich und im LK Wittmund besitzen insgesamt (Vogelschutzgebiet und zusätzlich ausgewiesene Flächen) eine Größe von 8.937 ha.

	Gesamt	LSG 25 im LK Wittmund	LSG 25 II im LK Wittmund	LSG 29 im LK Aurich
V 63	8.096 ha (8070 + 26 ha)	2.555 ha (31,56 % des V 63)	26 ha (0,32 % des V 63)	5.515 ha
Gesamtfläche der als LSG geschützten Flächen		2.555 ha	43 ha	6.339 ha

5.2. Naturräumliche Beschreibung des Vogelschutzgebietes, Nutzungen und Gefährdungen

Zum Verständnis der Bedeutung des Vogelschutzgebietes und den Voraussetzungen für das Vorkommen der Brut- und Rastvögel hilft eine kurze Darstellung der naturräumlichen Gegebenheiten und der heutigen landschaftlichen Voraussetzungen im Vogelschutzgebiet.

Nach der Veröffentlichung des Nds. Umweltministeriums vom 23.03.2007 zur Ausweisung des Vogelschutzgebietes

„erstreckt sich das (Vogelschutz)Gebiet zwischen den Städten Norden und Esens und liegt in der naturräumlichen Region Watten und Marschen bzw. der naturräumlichen Haupteinheit Ostfriesische Seemarschen und Inseln. Die Landschaft wird geprägt durch überwiegend intensive Acker- und Grünlandnutzung. Hinsichtlich der Ackernutzung werden hauptsächlich Raps und Wintergetreide angebaut. Die landwirtschaftlichen Parzellen werden vielfach von schilfbestandenen Gräben und Wintergetreide gesäumt. Diese bilden die Grundlage für die hohe Bedeutung des Gebietes für Brutvögel. Geschlossener Gehölzbestand fehlt im Gebiet fast völlig, Baumbewuchs findet sich lediglich in Form kleiner Hofgehölze, Baum- und Gebüschreihen. Der Raum ist dünn besiedelt, (...) 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. Zur Brutzeit besitzt das Gebiet durch das Vorhandensein von mit Altschilf bestan-

denen Gräben für die röhrichtbewohnenden Arten Blaukehlchen und Schilfrohrsänger hervorgehobene Bedeutung. Ackerflächen stellen Bruthabitat für die im gesamten Raum Nahrung suchenden Wiesenweihen dar.“⁶

Die junge Marsch der deichnahen Zone wird überwiegend als Ackerland genutzt. Wintergetreide und Wintererbsen überwiegen in der Palette der Anbaufrüchte. Daneben findet man heute auch bereits zunehmend Maisanbauflächen, z. B. im Oldendorfer Hammer. Entwässerungsgräben zur Parzellenentwässerung und breite Vorfluter mit ihren Röhrichtsäumen strukturieren das Landschaftsbild.

Das Gebiet ist einer der landesweit wichtigsten Brutplätze für die Wiesenweihe, den Schilfrohrsänger und das Blaukehlchen. 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.

Die Abgrenzung des Vogelschutzgebietes erfolgte durch Bestimmung der Zone, die den überwiegenden Teil der Rastpopulationen der jeweiligen Arten umfasst und somit als Kernverbreitungsraum der Gastvogelvorkommen zu bezeichnen ist. Diese Kernzone umfasst eine ca. 2,2 km bis max. 4,5 km breite Zone parallel zur Hauptdeich. Darüber hinaus wurden für Arten, deren Verteilungsmuster heterogener ist und weiter ins Binnenland reicht, über diese Kernzonen hinausreichende Schwerpunktgebiete der Vorkommen mit in das Gebiet integriert. Ebenso wurden essentielle Nahrungsräume der im Gebiet brütenden Wiesenweihe mit einbezogen. In dieser Gebietskulisse sind die maßgeblichen Anteile der Brutbestände von Blaukehlchen und Schilfrohrsänger miteinbezogen.

Grünland ist im westlichen Teil des Vogelschutzgebietes nur vereinzelt in den dort südlich gelegenen Bereichen der älteren Marschböden zu finden. Östlich Bensorsiel nimmt der Grünlandanteil zu und überwiegt dann zwischen Bensorsiel und Neuharlingersiel. Das Grünland wurde vorwiegend als intensiv genutzte Mähwiesen und Weiden genutzt. Weitere charakteristische markante Bestandteile sind die Grüppensysteme auf den Flächen und das schilfbewachsene Grabennetz sowie verschieden große Fließgewässer, naturnahe Stillgewässer und Kleintnahmestellen.

Pfützke⁷ hat in seiner Ausarbeitung eine genauere Bewertung der Flächennutzung im östlichen Teilbereich zwischen Dornumersiel und Neuharlingersiel durchgeführt:

Hiernach werden 84 % der Fläche des V 63 landwirtschaftlich genutzt, 16 % besteht aus Siedlungen, Höfen, Straßen und Wegen, Gewässer und Gehölzen. Dominiert werden die landwirtschaftlichen Flächen durch 63 % Grünlandnutzung, 36 % Ackerflächen sowie 1 % Brachebereiche. Hiermit unterscheidet sich der östliche Teilbereich von den westlichen Bereichen, in denen der Ackerteil mit ca. 80 % überwiegt.

Weiter beschreibt Pfützke die Grünlandnutzung als vorwiegend intensiv. Die Nutzflächen sind nivelliert, tiefgründig entwässert, in Teilen mit hoher Viehdichte oder

⁶ http://www.umwelt.niedersachsen.de/master/C28600144_N699374... vom 19.04.2007

⁷ Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen, im Auftrag des NLWKN

frühem Mahdtermin und Einsatz von organischem Frischdünger (Gülle). Die Bewirtschaftungszeitpunkte sind jedoch in hohem Maße von der Feuchtigkeit der Böden aufgrund der jeweiligen Witterung abhängig. Dauerhaft feuchte und extensiv genutzte landwirtschaftliche Grünfläche sind stark rückläufig.

Pfützke stellt auch fest, dass die für die Landschaft charakteristischen schilfbestandenen Gräben oft keinen oder fast keinen Schilfbewuchs aufweist, weil die Nutzung bis an die Grabenkante reicht und die Gräben intensiv unterhalten werden. Gräben weisen heute neben der reduzierten Röhrichtzone oft auch ungünstige Nährstoffverhältnisse aufgrund der häufigen Gülledüngung auf.

Sowohl Pfützke wie auch Bohnet kennzeichnen auch die im V 63 vorhandenen Gefährdungen. Besonders angesprochen werden Grünlandumbruch und Maismonokulturen. Durch die Windparks innerhalb und angrenzend an das V 63 sind Verschleichungen mit Kollisionsgefahren, insbesondere für die Wiesenweihe, gegeben.

Pfützke betont als Gefährdung auch die intensive Grünlandnutzung. Extensive Grünlandnutzung ist nach ihm lediglich in der Kompensationsfläche für die Ortsentlastungsstraße Bensorsiel sowie auf einigen kleineren Flächen zur Gewinnung von Pferdefutter oder Nebenerwerbsbetriebe vorhanden. Er fordert daher zur Sicherung der Wiesenbrutvögel eine Förderung der extensiven Grünlandnutzung sowie eine Wasserstandsanhebung. Einzelne eingestreute Ackerflächen mit Bearbeitungsruhe zur Hauptbebrütungsphase könnten innerhalb des V 63 für Offenlandarten wie dem Kiebitz und der Feldlerche die Bruthabitatsituation verbessern.

Auch hinsichtlich der Anhebung der Grabenwasserstände lobt Pfützke die Kompensationsfläche der Ortsentlastungsstraße Bensorsiel als Besonderheit innerhalb des Gebietes. Er fordert daher weitere Anstrengungen zur Anhebung der Grabenwasserstände.

Zusammenfassend stellt Pfützke⁸ bezüglich der Biotopvoraussetzung für die Avifauna fest, dass für die wertgebenden Brutvogelarten Wiesenweihe, Blaukehlchen und Schilfrohrsänger im V 63 gute, mitunter sogar hervorragende Erhaltungszustände festzustellen sind. Allerdings sind im gesamten Bereich die Bedingungen für die meisten Offenlandarten sehr ungünstig. Als Gründe nennt er wie oben aufgezeigt die intensive Landnutzung, das ungünstige Wasserregime und der in weiten Teilen geringe Grünlandanteil. Störungen durch Lärm, Verkehr etc. führen nach Pfützke zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Brutvögel. Auch Bohnet⁹ erkennt in Störungen durch den Verkehr keine Gefährdung der Zugvögel.

⁸ Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen, im Auftrag des NLWKN

⁹ Gastvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“, 2009; Bohnet, Volker, Oldenburg, im Auftrag des NLWKN

5.3. Nationale Unterschutzstellung

Vogelschutzgebiete müssen gemäß der EU-Vogelschutzrichtlinie und des BNatSchG § 32 (2) zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG erklärt werden.

Das Vogelschutzgebiet V 63 wurde durch die Landkreise Aurich und Wittmund durch drei Landschaftsschutzgebietsverordnungen unter nationalen Schutz gestellt.

Der LK Wittmund hat zur nationalen Unterschutzstellung zwei Landschaftsschutzgebiete erlassen.

- 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). Dieses Landschaftsschutzgebiet umfasst das im Jahre 2007 vom Land Niedersachsen abgegrenzte Vogelschutzgebiet V 63. Das Landschaftsschutzgebiet erstreckt sich bis an den südlichen Rand der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel. Das LSG 25 des LK Wittmund hat eine Größe von 2555 ha.
- Verordnung vom 13.10.2016 über das Landschaftsschutzgebiet 25.II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund (Amtsblatt für den LK Wittmund Nr. 12 vom 31. Okt. 2016, S. 127 ff.). Dieses Landschaftsschutzgebiet umfasst den Bereich zwischen der kommunalen Entlastungsstraße bzw. dem Oldendorfer Tief und dem Ortsrand von Bensorsiel bzw. der L 5. Ausgenommen sind die Hof- / Siedlungsbereiche. Die als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Bereiche gehen über die vom Land Niedersachsen gemeldeten Erweiterungsflächen des V 63 hinaus. Das LSG 25 II hat eine Größe von 43 ha.
- Im Landkreis Aurich wurde die Verordnung über das LSG „Ostfriesische Seemarsch zwischen Esens und Norden im Bereich des LK Aurich (Amtsblatt für den LK Aurich und für die Stadt Emden, Jahrgang 2011, Nr. 37, S. 147, vom 07. Oktober 2011) erlassen, die ebenfalls über die Fläche des V 63 hinausreicht.

Von dem Vorhaben betroffen sind die zwei Schutzgebiete im LK Wittmund; die Straßentrasse verläuft innerhalb des Schutzgebiets LSG 25 II an der Grenze zum LSG 25; letzteres kann daher durch Auswirkungen von der Straße her mit beeinträchtigt werden.

Das LSG „Ostfriesische Seemarsch zwischen Esens und Norden im Bereich des LK Aurich“ beginnt südlich der L 5 im Westerburer Polder hinter dem Winterdeich ca. 500 m westlich des neuen Kreisels. Eine Beeinträchtigung dieser Flächen ist aufgrund der Lage hinter dem Deich und jenseits der L5 nicht zu befürchten. Südlich der L 5 und der Hauptdeichlinie liegt das LSG im LK Aurich ca. 3500 m entfernt, auch hier ist nicht mehr mit Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße Bensorsiel zu rechnen.

Im Weiteren müssen daher die zwei LSG-Verordnungen des LK Wittmund den Prüfungen der Verträglichkeit als Maßstab zugrunde gelegt werden.

5.4. Pflege- und Entwicklungspläne

Bisher wurden noch keine Pflege – und Entwicklungspläne für die Flächen des V 63 ausgearbeitet. Demnach liegen keine Aussagen zu differenzierten Schutzkonzepten, räumlich spezifizierten Entwicklungszielen oder Schwerpunktbereichen von Schutzmaßnahmen für die einzelnen Vogelgruppen oder Habitatstrukturen vor.

Nach Rücksprache mit der Unteren Naturschutzbehörde des LK Wittmund sind entsprechende Planungen auch noch nicht angedacht. Ebenso liegen auch noch keine Überlegungen zu Einzelaspekten, z. B. für einzelne Artengruppen oder Habitatstrukturen innerhalb des LSG 25 und LSG 25 II vor, die eine räumliche und inhaltliche Konkretisierung der Zielsetzungen der Verordnungen darstellen würden.

Die Untere Naturschutzbehörde hat auf Nachfrage folgende Schwerpunktbereiche eines möglichen Pflege- und Entwicklungskonzeptes genannt:

Pflege- und Entwicklungsschwerpunkte für den Planungsbereich im LSG 25

Zielarten:

Brutvögel : Blaukehlchen, Schilfrohrsänger, daneben Kiebitz, Feldlerchen, Wiesenpieper, Austernfischer;

Rastvögel: Großer Brachvogel, Goldregenpfeifer, Weißwangengans, Lachmöwe, Sturmmöwe, daneben Graugans, Blässgans,

Entwicklungsziele

Sicherung der offenen Grünlandareale mit Gruppen und Blänken

Sicherung von feuchten Bodenverhältnissen

Förderung extensiver Grünlandnutzung

Sicherung eingestreuter kleiner Ackerflächen und Brachflächen

Pflege- und Entwicklungsschwerpunkte für das LSG 25 II

Zielarten:

Brutvögel: Blaukehlchen, Schilfrohrsänger, daneben Wiesenpieper

Rastvögel: Großer Brachvogel

Entwicklungsziele:

Sicherung des Grünlandes

Keine weitere Intensivierung, Förderung der Rückführung der Intensivnutzung des Grünlands

Sicherung des Grabennetzes

Sicherung und Neuanlage von Röhricht- und Brachebereiche

Sicherung einzelner Strauchgruppen als Ansitzwarte

Erhaltung der Offenheit, Anhebung der Bodenfeuchtigkeit , Anlage von Blänken außerhalb der vorhandenen Störbereiche um Siedlungen, Straßen und Wege als Rastgebiet für den Brachvogel

5.5. Vogelbestand im Vogelschutzgebiet V 63

Für jedes Vogelschutzgebiet erstellt die Vogelschutzwarte des Landes Niedersachsen einen Standard-Datenbogen. Der Standard-Datenbogen wurde zur Erstmeldung erstellt. Inzwischen wurde dieser im Zuge der Berichtspflicht 2018 überarbeitet. Die Datenbögen werden im Internet veröffentlicht¹⁰.

In der folgenden Tabelle werden die Arten des Standard-Datenbogens aufgeführt.

Hierbei werden die Brutvögel (B) und die Gastvögel (G) unterschieden. Hervorgehoben werden die wertbestimmenden Arten des V 63 (W) sowie die sonstigen Arten (S).

Die Angaben des Standard-Datenbodens zur Erstmeldung beziehen sich auf Vorkommen aus den Jahren vor 2007, die Angaben im Standard-Datenbogen für die Berichtspflicht 2018 aus dem Jahr 2015 (Beobachtungen 2006 bis 2014).

¹⁰ http://www.-nlwkn.niedersachsen.de-/naturschutz/natura_2000/downloads_zu_natura_2000/downloads-zu-natura-2000-46104.html#volstDat-VS

Art	Wertbestimmende Art / sonstige Art nach Standard-Datenbogen	Brutvogel B Rastvogel G	Populationsgröße Brutpaare im V 63 Erstmeldung	Populationsgröße Brutpaare im V 63 Berichtspflicht 2018	Populationsgröße Gastvögel / Überwinterungsgäste im V 63 Erstmeldung	Populationsgröße Gastvögel / Überwinterungsgäste im V 63 Berichtspflicht 2018
Blaukehlchen	W	B	> 400	734		
Weißwangengans	W	G			9.560	2.774
Goldregenpfeifer	W	G			10.850	6.428
Wiesenweihe	W	B	7	4		
Schilfrohrsänger	W	B	> 150	481		
Großer Brachvogel	W	G			9.905	2.260
Lachmöwe	W	G			20.915	16.825
Sturmmöwe	W	G			11.220	6.258
Sumpfrohrsänger	S	B	> 150	48		
Teichrohrsänger	S	B	> 400	193		
Feldlerche	S	B	> 151	128		
Löffelente	S	G			140	80
Pfeifente	S	G			935	360
Stockente	S	B/G	> 151	380	1.750	1.750
Blässgans	S	G			4.450	1.776
Graugans	S	G			744	812
Kurzschnabelgans	S	G			16	16
Wiesenpieper	S	B	> 51	60		
Reiherente	S	G			95	22
Ringelgans	S	G			1.043	241
Alpenstrandläufer	S	G			2.405	500

Art	Wertbestimmende Art / sonstige Art nach Standard-Datenbogen	Brut- oder Gastvogel	Populationsgröße Brutpaare im V 63 Erstmeldung	Populationsgröße Brutpaare im V 63 Berichtspflicht 2018	Populationsgröße Gastvögel / Überwinterungsgäste im V 63 Erstmeldung	Populationsgröße Gastvögel / Überwinterungsgäste im V 63 Berichtspflicht 2018
Sandregenpfeifer	S	G			655	655
Rohrweihe	S	B	7	11		
Saatkrähe	S	B	30	166		
Zwergschwan	S	G			32	19
Singschwan	S	G			149	58
Höckerschwan	S	G			98	155
Blässhuhn	S	G			> 51	51
Austernfischer	S	B	> 21	45		
Silbermöwe	S	G			589	1.519
Heringsmöwe	S	G			255	689
Wiesenschafstelze	S	B	> 151	200		
Kiebitzregenpfeifer	S	G			166	166
Braunkehlchen	S	B	> 8	1		
Rotschenkel	S	B	> 8	8		
Kiebitz	S	B/G	> 151	151	6.035	3.879

Bei den Kartierungen im Rahmen der Planung der Ortsentlastungsstraße wurden noch folgende Arten, die nicht im Standard-Datenbogen erfasst sind, aufgenommen:

Art	Wertbestimmende Art / sonstige Art nach Standard-Datenbogen	Brut- oder Gastvogel	Populationsgröße Brutpaare im V 63 Erstmeldung	Populationsgröße Brutpaare im V 63 Berichtspflicht 2018	Populationsgröße Gastvögel Überwinterungsgäste im V 63 Erstmeldung	Populationsgröße Gastvögel / Überwinterungsgäste im V 63 Berichtspflicht 2018
Rohrammer	--	B	--	--	--	--
Uferschnepfe	--	B	--	--	--	--
Löffelente	--	B	--	--	--	--
Reiherente	--	B	--	--	--	--
Schnatterente	--	B	--	--	--	--
Knäkente	--	B	--	--	--	--
Blässhuhn	--	B	--	--	--	--
Höckerschwan	--	B	--	--	--	--
Gartenrotschwanz,	--	B	--	--	--	--
Schwarzkehlchen	--	B	--	--	--	--
Feldschwirl	--	B	--	--	--	--
Bluthänfling	--	B	--	--	--	--
Wachtel	--	B	--	--	--	--
sowie Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Buchfink, Dohle, Dorngrasmücke, Elster, Fasan, Kohlmeise, Rabenkrähe, Rauchschwalbe, Reiherente, Ringeltaube, Rotkehlchen Stieglitz, Zaunkönig, Zilpzalp, Bluthänfling und Gartenrotschwanz						

In den umfassenden Kartierungen der Brut- und Rastvögel durch den NLWKN geben die Autoren in ihren Berichten eine Einschätzung der Situation der Vogelbestände (Rast und Brutvögel) im V 63.

Bohnet hat die Bewertung der Rastvögel nach dem Verfahren von Burdorf et.al. (1997) durchgeführt und kommt dabei zu dem Ergebnis, dass lediglich für die Weißwangengans das Gebiet des V 63 internationale Bedeutung besitzt, nationale Bedeutung für Graugans, Löffelente, Goldregenpfeifer, Großer Brachvogel, Sturm-
möwe, Silbermöwe und Heringsmöwe. Landesweite Bedeutung erreicht das Gebiet bezüglich der Rastvögel Höckerschwan, Singschwan, Blässgans, Kiebitz und Lach-
möwe.

Das bedeutendste Teilgebiet innerhalb des Vogelschutzgebietes mit internationaler Bedeutung aufgrund des Vorkommens der Weißwangengans ist der Bereich zwischen Ostbense und Neuharlingersiel¹¹.

Hinsichtlich der Bedeutung für die Brutvögel werden für das gesamte Vogelschutzgebiet die Bestände von Blaukehlchen und Schilfrohrsänger als günstig von Pfützke eingestuft; dies gilt auch für die Wiesenweihe. Kritisch sind die Verhältnisse für die Begleitarten des Offenlandes mit Ausnahme der Wiesenschafstelze (gesamtes V 63) und des Teichrohrsängers (im Westen). Für die Offenlandarten sind dringend weitreichende biotopverbessernde Maßnahmen notwendig, wenn das Vogelschutzgebiet auch zum Erhalt dieser Arten einen Beitrag liefern soll. Hierzu wird z. B. von Pfützke die Kompensationsfläche Bensorsiel als positives Beispiel erwähnt.¹²

5.6. Erfassung der Brut- und Rastvögel im Untersuchungsraum

Die systematische Erfassung der Brut- und Rastvögel innerhalb des Vogelschutzgebietes V 63 erfolgte vom NLWKN im Jahre 2009 ff.

Im Zuge der Planung der Ortsentlastungsstraße wurden für den notwendigen Untersuchungsraum 1999 bis 2003 Rast- und Brutvogelkartierungen durchgeführt; im Jahre 2015 wurde eine Vergleichskartierung der Rast- und Brutvögel erstellt.

Bei der Beschreibung der Avifauna im Planungsraum werden demnach folgende Unterlagen berücksichtigt:

1. Vogelkartierungen des Vogelschutzgebietes durch den NLWKN

- Gastvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“, 2009; Bohnet, Volker, Oldenburg, im Auftrag des NLWKN
 - Erfasst wurden alle Wasser- und Watvogelarten, eine vollständige Erfassung wurde für Gänse und Limikolen angestrebt

¹¹ Gastvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“, 2009; Bohnet, Volker, Oldenburg, im Auftrag des NLWKN Bohnet 2009,

¹² Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen, im Auftrag des NLWKN

- Bewertung nach Burdorf et. al. 1997
- Kartierungsfläche ca. 80 km², Fläche des Vogelschutzgebiets V 63
- Aufnahmezeitraum von Oktober 2008 bis April 2009
- Begehung an 15 Wochenenden (2 Tage)
- Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen im Auftrag des NLWKN
 - Erfasst wurden Brutvögel der relevanten Roten Listen und des Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie, der wertbestimmenden Vogelarten für das V 63 und der nach Standarddatenboden gemeldeten Brutvögel
 - Methode nach Südbeck et al. 2005
 - Kartierungsfläche 29,64 km², Vogelschutzgebiet V 63 zwischen Dornumersiel und Neuharlingersiel
 - Bestandserfassung Ende März bis Mitte Juni 2012
 - Begehungen 6 (jeweils 3 Tage)
- Zusätzlich herangezogen wurde eine kartenmäßige Zusammenstellung von Rastvogelbeständen, die beim Nachmeldevorschlag V 63 Ostfriesische Seemarschen zwischen Norden und Esens, Stand Oktober 2006 NLWKN (nicht veröffentlicht) erstellt wurde. (Darstellungsbereich Norden bis Neuharlingersiel in einer Breite von ca. 350 bis 400 m).

2. Vogelkartierungen im Rahmen der Planung der Ortsentlastungsstraße

- Brutvogelerfassung Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Varel, Juni 1999
 - 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);
 - 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.
 - Kartierungsfläche 2,7 km² um Bensorsiel von Junkersweg im Westen östlich Meedhammerweg im Osten, von Bensorsiel bis südlich Neue Dift
 - Aufnahmezeitraum März bis Juni 1999,
 - 7 Begehungen
- Rastvogelerfassung Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel, Büro für Biolo-

gie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Varel, Januar 2000

- Bewertung der Gastvogellebensräume erfolgt nach den Kriterien von Burdorf et al. (1997)
- Kartierungsfläche 2,7 km² um Bensorsiel von Junkersweg im Westen östlich Meedhammerweg im Osten , von Bensorsiel bis südlich Neue Dilft
- Aufnahmezeitraum März 1999 bis Januar 2000,
- 19 Begehungen
- Brutvogelerfassung Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel Suchraum für Kompensationsflächen, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Varel September 2003
 - 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 1999
 - Kartierungsfläche 0,5 km² vor allem südliche der neuen Dilft westlich Oldendorfer Tief
 - Aufnahmezeitraum April bis Mitte Juni 2003
 - 7 Begehungen
- Brut und Rastvogelerfassung „Ortsumgehung Bensorsiel“, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Huntlosen, 08.09.2015
 - Methode Brutvogelerfassung nach Bibby et al 1995 für geschützte und gefährdete Arten (Gefährdungsklasse 1 bis 3), für weitere Arten nach Südbeck, Hrsg. 2005
 - Methode Bewertung Brutvögel nach Behm & Krüger 2013
 - Methode Bewertung Rastvögel nach Krüger et al. 2013
 - Kartierungsfläche Rastvögel Junkersweg im Westen östlich Meedhammer Weg im Osten , von Bensorsiel bis südlich Neue Dilft , Brutvögel: östliche Grenze zwischen Oldendorfer Tief und Junkerweg, südlich neue Dilft und Kompensationsflächen, östlich bis östlich Meedhammer Weg.
 - Aufnahmezeit September 2014 bis August 2015
 - 40 Begehungen für Rastvögel, davon 14 Begehungen zwischen Ende März und Ende Juni für Brutvögel;

Die Kartierungen wurden demnach erstellt:

- Vor dem Bau der Entlastungsstraße April 2009:
 - Brutvogelerfassung Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Varel Juni 1999
 - Rastvogelerfassung Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Varel Januar 2000
 - Brutvogelerfassung Kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel Suchraum für Kompensationsflächen, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Varel September 2003
 - Zusammenstellung von Rastvogelbeständen, die beim Nachmeldevorschlag V 63 Ostfriesische Seemarschen zwischen Norden und Esens, Stand Oktober 2006 NLWKN (nicht veröffentlicht)
 - Gastvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“, 2009; Bohnet, Volker, Oldenburg, im Auftrag des NLWKN (Überschneidung mit Bau im April 2009)
- Nach Fertigstellung der Entlastungsstraße Frühjahr 2011:
 - Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen
 - Brut und Rastvogelerfassung „Ortsumgehung Bensorsiel“, Büro für Biologie und Umweltplanung, Dr. Tim Roßkamp, Huntlosen, 08.09.2015

5.7. Vogelbestand im Untersuchungsraum

5.7.1. Brutvögel

Nach den aufgeführten Unterlagen konnten im Planungsraum folgende Brutvogelarten beobachtet werden; hierbei werden die Bestände in einem 500 m Abstandsbe- reich zur Ortsentlastungsstraße beachtet:

Art des Standard-Datenbogens	Roßkamp 1999/2003		Roßkamp 2015		Pfützke 2012*
	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25
Blauehlchen	2	---	3	1	10
Wiesenweihe	---	---	---	---	---
Schilfrohrsänger	16	2	10	2	12
Sumpfrohrsänger	---	---	---	---	---
Teichrohrsänger	---	---	---	---	3
Feldlerche	14	1	11		5
Stockente	≤ 7		5	---	---
Wiesenpieper	5	1	7	2	5
Rohrweihe	---	1	---	---	---
Saatkrähe	---	---	---	---	

Art des Standard-Datenbogens	Roßkamp 1999/2003		Roßkamp 2015		Pfützke 2012*
	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25
Wiesenschafstelze		1	1	---	---
Braunkehlchen	---	1	---	---	---
Rotschenkel	---	---	---	---	---
Kiebitz	21	10	16	---	11
Sonstige Arten					
Rohrhammer	10	3	10	2	---
Uferschnepfe	1	---	---	---	---
Löffelente	---	---	---	---	1
Reiherente	4	---	4	---	6
Schnatterente	---	---	---	---	1
Knäkente	---	---	---	---	1
Blässhuhn		≥ 1	1	---	---
Höckerschwan	---	---	1	---	---
Schwarzkehlchen		---	---		3
Feldschwirl	2	2	---	---	1
Wachtel		---	---		2

* Die Fläche des LSG 25 II wurde von Pfützke nicht kartiert.

1999 besaß das Gebiet aufgrund des hohen Vorkommens des Schilfrohrsängers, der in der Roten Liste der Brutvögel Niedersachsen Bremen von 1995 als vom Aussterben bedroht eingestuft war, eine nationale Bedeutung; ohne Beachtung des Schilfrohrsängers besaß das Gesamtgebiet eine lokale Bedeutung. Da der Schilfrohrsänger von 1990 bis 2014 eine Bestandszunahme von mehr als 50 % nach den Ergebnissen des Monitorings häufiger Brutvögel in Niedersachsen verzeichnet, wird der Schilfrohrsänger heute nur noch als gefährdet eingestuft.¹³

2015 besaß nach den Unterlagen von Roßkamp (2015) unter Beachtung der Rote Liste der Brutvögel Deutschlands, 4. Fassung, Nov. 2007 das westlich des Benser Tiefs gelegene Gebiet eine regionale Bedeutung als Brutvogellebensraum; hierbei spielen vor allem die Vorkommen von Kiebitz, Feldlerche und Wiesenpieper die ausschlaggebende Rolle. Das östliche Teilgebiet besitzt eine lokale Bedeutung vor allem aufgrund des Vorkommens des Wiesenpiepers. Auch bei der Berücksichtigung der Roten Liste der Brutvögel, 5. gesamtdeutsche Fassung vom August 2016, besitzt das westliche Untersuchungsgebiet eine regionale Bedeutung, das östliche eine lokale Bedeutung.

5.7.2. Rastvögel

Nach den aufgeführten Unterlagen konnten im Planungsraum folgende Rastvogelbestände beobachtet werden; hierbei werden die Bestände in einem 500 m Abstandsbereich zur Ortsentlastungsstraße beachtet.

¹³ Krüger, T. und Nipkow, M.: Rote Liste der in Niedersachsen und Bremen gefährdeten Brutvögel, 8. Fassung, Stand 2015, in Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 4/2015, S. 183 - 255

Zu beachten ist, dass die Fläche des LSG 25 II von Bohnet¹⁴ nicht kartiert wurde (in Tabelle gekennzeichnet mit *).

Art	Roßkamp 2000		Roßkamp 2015		NLWKN 2006		Bohnet 2009*
	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25
Weißwangen-gans	---		Mehrere Beobach-tungen bis 1200 Indi-viduen re-gionale Be-deutung		kleine Vorkom-men ohne Bedeu-tung		---
Goldre-gepfef-fer	40 (an-gren-zend)		Mehrere Beobach-tungen bis 100 Indi-viduen		kleine Vorkom-men ohne Bedeu-tung		Westteil, lokale Be-deutung
Großer Brach-vogel	Mehrere Be-obach-tungen bis 220 Indi-viduen	Eine Be-obach-tung mit 120 Indi-viduen	Mehrere Beobach-tungen bis 180 Indi-viduen		Kleine Vorkom-men ohne Bedeu-tung	Ein klei-nes Vor-kommen ohne Be-deutung	Vor allem im Ostteil, bis landes-weite Be-deutung
Lach-möwe	Bis 120 Indi-viduen ohne Lokali-sierung		bis 90 Indi-viduen oh-ne Lokali-sierung		---		Kleines Vorkom-men Oldendor-fer Tief
Sturm-möwe	---		Vorkom-men bis 100 Individuen		Landes-weite Be-deutung	Zwei klei-ne Vor-kommen ohne Be-deutung	Ostteil bei landwirt-schaftli-chen Hof, regionale Bedeutung
Löffel-ente	---		---		Kein Kartierungsobjekt		---
Pfeifen-te	---		---				---
Stock-ente	Kleinere Bestän-de bis 30 Indi-viduen		Bestände bis 120 In-dividuen				---

¹⁴ Gastvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“, 2009; Bohnet, Volker, Oldenburg, im Auftrag des NLWKN

Art	Roßkamp 2000		Roßkamp 2015		NLWKN 2006		Bohnet 2009*
	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25
Blässgans	---		Bis 435 Individuen lokale Bedeutung		Kein Kartierungsobjekt		---
Graugans	9		Bis 150 Individuen regionale Bedeutung			----	
Kurzschnebelgans	---		---			---	
Reiherente	---		---			---	
Ringelgans	---		---			---	
Alpenstrandläufer	---		---			---	
Sandregenpfeifer	3		18 regionale Bedeutung			---	
Zwergschwan	---		---			---	
Singschwan	---		---			Ostteil bei landwirtschaftlichen Hof, ohne Bedeutung	
Höcker- schwan	---		---			Kleiner Bestand östlich des landwirtschaftlichen Hofes	
Blässhuhn	---		---		---		
Silber- möwe	Bis 70 ohne Lokalisierung		---		---		
Herings- rings- möwe	---		---		Kein Kartierungsobjekt	---	
Kiebitz- regen- pfeifer	---		---			---	

Art	Roßkamp 2000		Roßkamp 2015		NLWKN 2006		Bohnet 2009*
	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25	LSG 25 II	LSG 25
Kiebitz	Vorkommen bis 200 Individuen		Vorkommen bis 470 Individuen				Westteil, ohne Bedeutung

Im Rahmen der Kartierungen um Bensorsiel wurden noch folgende Rastvogelarten aufgenommen:

Art	Roßkamp 2000, nur LSG 25	Roßkamp 2015	NLWKN 2006	Bohnet 2009
Bekassine	79 lokale Bedeutung	---	---	---
Krickente	65 lokale Bedeutung	---	---	---
Mäusebussard	4	---	---	---
Wiesenweihe	1	---	---	---
Turmfalke	1	---	---	---
Rotschenkel	5	---	---	---
Feldlerchen	12	---	---	---
Rauchschwalben	60	---	---	---
Wiesenpieper	16	---	---	---
Steinschmätzer	4	---	---	---
Star	700	---	---	---
Dohle	60	---	---	---
Bluthänfling	180	---	---	---

Nach den methodischen Vorgaben von Krüger et al. (2013)¹⁵ müssen Rastvogeluntersuchungen immer über mehrere Untersuchungsjahre gehen. Ein Gebiet erreicht nur dann eine bestimmte Bedeutung, wenn mindestens für eine Art das entsprechende Kriterium in der Mehrzahl der untersuchten Jahre erreicht wird. Wenn sich der Untersuchungszeitraum nur über ein Jahr erstreckt, muss das Ergebnis als "vorläufig" betrachtet werden.

¹⁵ Krüger, Thorsten et al.: Quantitative Kriterien zur Bewertung von Gastvogellebensräume in Niedersachsen, 3. Fassung, Stand 2013, in: Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, 33. Jg. Nr. 2, S.- 70 – 87, Hrsg. Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) – Fachbehörde für Naturschutz -

2000 beurteilte Roßkamp die Bedeutung des Kartierungsgebietes wie folgt:

- eine (vorläufige) lokale Bedeutung des Oldendorfer Tiefs und seiner Umgebung als Rastgebiet für die **Krickente**,
- eine (vorläufige) lokale Bedeutung als Rastgebiet für die **Bekassine** im Bereich zwischen Oldendorfer Tief und Oldendorfer Weg sowie
- eine (vorläufige) lokale Bedeutung des gesamten Untersuchungsraums als Rastgebiet für den **Großen Brachvogel**

2015 besitzt das Kartierungsgebiet (ca. 800 m um die Ortsentlastungsstraße) folgende Bedeutung:

- eine "vorläufige nationale Bedeutung als Rastgebiet für die **Weißwangengans**",
- eine "vorläufige regionale Bedeutung als Rastgebiet für die **Graugans**",
- eine "vorläufige regionale Bedeutung als Rastgebiet für den **Sandregenpfeifer**",
- eine "vorläufige lokale Bedeutung als Rastgebiet für den **Kiebitz**" und
- eine "vorläufige lokale Bedeutung als Rastgebiet für die **Blässgans**".

Hierdurch wird also deutlich, dass das Gebiet insgesamt an Bedeutung für die Weißwangengans, die Graugans, die Blässgans, den Kiebitz und den Sandregenpfeifer zugenommen, für die Krickente, die Bekassine und den Großen Brachvogel abgenommen hat. Es hat also eine Verschiebung der Wertigkeit hinsichtlich der Rastvögel, insbesondere zugunsten der Gänse gegeben.

6. Projektbedingte Beeinträchtigung des LSG 25 II

6.1. Schutzzweck als Prüfmaßstab der Verträglichkeitsprüfung

Der Schutzzweck des LSG 25 II wird in der Landschaftsschutzgebietsverordnung in § 2 Schutzgegenstand und Schutzzweck bestimmt.

Die Verordnung unterscheidet zwischen dem allgemeinen und dem besonderen Schutzzweck, die im Folgenden getrennt betrachtet werden.

6.1.1. Besonderer Schutzzweck des LSG 25 II

Der § 2 Absatz 4 bestimmt den besonderen Schutzzweck des LSG 25 II; in der Verordnung wird der besondere Schutzzweck mit folgender zunehmender Differenzierung dargestellt:

Ebene I	Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für die im Anhang I (Artikel 4 Abs. 1) der Vogelschutzrichtlinie, insbesondere für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger als Brutvogel und Großem Brachvogel als Rastvogel	
Ebene II	Schutz und Entwicklung des Gebietes in seiner Funktion als Nahrungs- und Brutgebiet	Schutz und Entwicklung des Gebietes in seiner Pufferfunktion zwischen Ortschaft und großräumiger Offenlandschaft der Marschen mit ihrer besonderen Eigenart, Vielfalt und Schönheit

Der besondere Schutzzweck wird in § 2 Absatz 4 nochmals genauer spezifiziert, hierbei wird differenziert zwischen dem Erhalt und der Entwicklung der Habitate im Schutzgebiet;

Ebene III a	Erhalt der weiträumigen, unverbauten und unzerschnittenen offenen Landschaft mit freien Sichtverhältnissen und ohne störende vertikale Strukturen	Erhalt von Brut- und Nahrungsflächen mit hoher Bodenfeuchtigkeit	Erhalt des Grünlandes, Förderung der Umwandlung von Acker in Grünland, Förderung der extensiven Grünlandbewirtschaftung mit hohen Grundwasserständen	Entwicklung störungsfreier ausreichend großer Brut-, Rast- und Nahrungsverhältnisse der wertbestimmenden Arten und Erhalt der feinen Sichtverhältnisse	Entwicklung von Röhrichbeständen in den bestehenden Grabensystemen
Ebene III b	Erhalt und Förderung eines langfristig überlebensfähigen Bestandes insbesondere vom Blaukehlchen, Schilfrohrsänger als Brutvogel und des Großen Brachvogels als Gastvogel				

Für die 3 wertgebenden Vogelarten werden folgende Erhaltungsziele aufgeführt, die zum Erhalt und zur Förderung eines langfristig überlebensfähigen Bestands notwendig sind (Ebene IV):

Blaukehlchen	Schilfrohrsänger	Großer Brachvogel
Erhaltung und Entwicklung strukturreicher Grünland-Grabenareale und Acker-Grabenareale mit hohem Anteil an Röhrichtbiotopen	Erhalt und Entwicklung von Röhrichtbeständen an Gewässern und Gräben	Erhalt der unzerschnittenen, großräumig offenen Acker-Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen
Erhaltung und Entwicklung von Röhrichtbeständen an Still- und Fließgewässern sowie Gräben und an sonstigen feuchten Bereichen als Niststandort, auch mit einzelnen Gehölzen	Erhalt und Entwicklung eines strukturreichen Grabensystems	Erhalt und Entwicklung von feuchten bis nassen Grünlandflächen
Entwicklung von schütter bewachsenen Flächen zur Nahrungssuche	Erhalt und Entwicklung von strukturreichen Verlandungszonen mit Röhrichten und einzelnen kleinen Gebüsch	Bereitstellung ungestörter Ruhe- und Hochwasserrastplätze
Entwicklung von Unterhaltungsmaßnahmen an den Be- und Entwässerungssystemen in der Acker und Grünlandmarsch unter Berücksichtigung der Habitatsprüche der Art	Anpassung von Unterhaltungsmaßnahmen an den Be- und Entwässerungssystemen unter Berücksichtigung der Habitatsprüche der Art	

Zusammengefasst können aus diesen verschiedenen Vorgaben (Ebene III und IV) der Schutz und die Entwicklung folgender Habitatstrukturen und Habitateigenschaften als wesentliche Schutzzwecke des LSG 25 II herausgearbeitet werden:

- Röhrichtbestände, strukturreiches Grabensystem, Verlandungszonen
- Feuchte und nasse Grünlandflächen
- Unzerschnittenen, großräumige offene Acker / Grünland Graben-Areale
- Freie Sichtverhältnisse
- Störungsfreiheit

Der in der Verordnung dargestellte Schutzzweck fordert zum einen den Erhalt dieser Strukturen, zum anderen eine Entwicklung. Bei einer Betrachtung der räumlichen Ausdehnung des LSG 25 II in der Randlage von Benersiel mit einer Ausdehnung von 100 m im Osten und max. 300 m im Westen und damit aufgrund der vorhandenen erheblichen Störpotentiale von der Siedlung, den vorhandenen Straßen L 5 und L 8 mit Parkplatzbereichen, Rad- und Fußwegen sowie den vertikalen Deichkomplexen am Benser Tief und im Küstenbereich ist die Entwicklungsmöglichkeit stark eingeschränkt; sie beschränkt sich faktisch auf

- Entwicklung des Grünlandes, insbesondere mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung
- Entwicklung von Röhrichstrukturen.

Die Entwicklung störungsfreier ausreichend großer Brut-, Rast- und Nahrungsräume bedingt zum einen die Entwicklung der Habitatstrukturen feuchtes Grünland und Röhrichflächen, zum andern die Sicherstellung der Störungsfreiheit.

Diese Störungsfreiheit kann bezüglich der Brutvögel Schilfrohrsänger und Blaukehlchen im Nahbereich der Ortschaft aufgrund der geringen Störanfälligkeit und Reviergrößen bedingt erreicht werden.

Die Entwicklung störungsfreier Rastgebiete für den Großen Brachvogel (Gastvogel) ist aufgrund der geringen Größe des Gebietes und der Nähe zur Ortschaft nur im Zusammenhang mit den angrenzenden Flächen möglich; dieser Schutzzweck kann daher allein in dem LSG 25 II nicht erreicht werden. Das Kriterium „Entwicklung störungsfreier Rastgebiete“ kann daher als Prüfmaßstab für das LSG 25 II nur unter diesem Vorbehalt geprüft werden.

Demnach ergeben sich folgende Prüfmaßstäbe:

- Erhalt des vorhandenen Grünlandes, insbesondere des Grünlandes mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung
- Erhalt der Röhrichstrukturen in den Gräben und Fließgewässern
- Erhalt der weiträumigen, unzerschnittenen, offenen Landschaft mit Acker/Grünland/Graben-Bereiche mit freien Sichtverhältnissen und ohne vertikale Strukturen
- Entwicklung von Grünland, Förderung hoher Bodenfeuchte und extensiver Nutzung
- Entwicklung weiterer Röhrichstrukturen
- Entwicklung von störungsfreien Brutbereichen für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger
- Entwicklung störungsfreier Rastbereiche für den Großen Brachvogel (nur in Verbindung mit LSG 25)

Diese Schutzzwecke dienen gemäß § 2 Abs. 6 auch den im LSG aufgeführten Brutvogelarten Kiebitz, Feldlerche und Wiesenpieper, den Gastvogelarten Kiebitz, Bekassine und Krickente sowie darüber hinaus der Funktion als Pufferzone und ergänzender Lebensraum für alle weiteren Arten des Standarddatenbogens; diese Formulierung stellt klar, dass weitere Schutzzwecke als zusätzliche Prüfkriterien durch die Verordnung nicht festgelegt werden.

Da der Schutzzweck auf die Sicherung und Erhaltung der Vogelpopulationen ausgerichtet ist, werden im Folgenden die wesentlichen Habitatstrukturen und Habitateigenschaften auf die zu beachtenden Vogelarten bezogen werden.

Habitatstrukturen und Habitateignung	Bedeutung für wertbestimmende Vogelarten	Bedeutung für weitere in der LSG-Verordnung genannten Vogelarten
Grünland, insbesondere des Grünlandes mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung (Erhalt und Entwicklung)	Großer Brachvogel (Gastvogel)	Kiebitz Wiesenpieper Bekassine Krickente
Röhrichtstrukturen in den Gräben und Fließgewässern (Erhalt und Entwicklung)	Blaukehlchen Schilfrohrsänger	Bekassine
Unzerschnittenen, großräumige offene Landschaft mit Acker/Grünland/Graben-Areale (Erhalt)	Blaukehlchen Schilfrohrsänger Großer Brachvogel (Gastvogel)	Feldlerche Kiebitz Bekassine
Freie Sichtverhältnisse, keine vertikalen Strukturen (Erhalt)	Großer Brachvogel (Gastvogel)	
Störungsfreiheit (Entwicklung)	Blaukehlchen Schilfrohrsänger Großer Brachvogel (Gastvogel)	Kiebitz Feldlerche Wiesenpieper Bekassine

Dem bereits oben aufgeführte Schutzzweck „Schutz und Entwicklung des Gebietes in seiner Pufferfunktion zwischen Ortschaft und großräumiger Offenlandschaft der Marschen mit ihrer besonderen Eigenart, Vielfalt und Schönheit“ werden gemäß § 2 Abs. 4 dieselben Habitatstrukturen und Habitateigenschaften zugewiesen. Die Puffer- und ergänzende Lebensraumfunktion bezieht sich auf alle im Vogelschutzgebiet lebenden Arten des Standarddatenbogens. Ob sich diese Funktion auf das gesamte LSG 25 II oder nur auf die als Pufferflächen zum V 63 ausgewiesenen Bereiche zwischen der Ortschaft und dem Oldendorfer Tief im Westen und am Benser Tief bezieht, ist in diesem Zusammenhang daher nicht relevant. Wesentlich ist die Abdeckung dieses Schutzzweckes durch die oben dargestellten Habitatstrukturen und -eigenschaften.

6.1.2. Allgemeiner Schutzzweck des LSG 25 II

Neben dem vorgenannten Schutzzweck enthält die Verordnung noch einen allgemein gefassten Schutzzweck:

„Erhaltung und Entwicklung des Gebietes als Lebensstätte schutzbedürftiger Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensgemeinschaften der Übergangsbereiche zwischen Siedlung und naturgeprägter offener Kulturlandschaft“. Bei einer genaueren Betrachtung der vorhandenen Lebensstätten und Lebensräume sind hier genau die oben aufgeführten Habitatstrukturen und die hier lebenden Lebensgemeinschaften aufzuführen, die den Wert der Landschaft ausmachen, insbesondere:

- Gewässer mit Röhrichten sowie Röhrichtflächen mit den hier lebenden Pflanzen und Tieren
- Grünlandflächen, möglichst extensiv genutzt und mit hoher Bodenfeuchte mit den hier lebenden Pflanzen und Tiere.

Der Allgemeine Schutzzweck erfasst also genau die Landschaftselemente, die auch hinsichtlich des besonderen Schutzzweckes von Bedeutung sind. Sonstige schutzbedürftige Tier- und Pflanzenarten sind für den Untersuchungsraum nicht bekannt; es müssen daher keine weiteren Arten, den ggf. andere Habitatschutzziele zugeordnet werden müssten, bei der Prüfung der Verträglichkeit beachtet werden

Aus dem allgemeinen Schutzzweck sind daher keine weiteren Prüfkriterien abzuleiten.

6.1.3. Prüfmaßstab

Zusammengefasst sind daher in der folgenden Prüfung der Verträglichkeit folgende Schutzzwecke als Prüfmaßstab zugrunde zu legen:

- Erhalt des vorhandenen Grünlandes, insbesondere des Grünlandes mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung
- Erhalt der Röhrichtstrukturen in den Gräben und Fließgewässern
- Erhalt der weiträumigen, unzerschnittenen, offenen Landschaft mit Acker/Grünland/Graben-Bereiche mit freien Sichtverhältnissen und ohne vertikale Strukturen
- Entwicklung von Grünland, Förderung hoher Bodenfeuchte und extensiver Nutzung
- Entwicklung weiterer Röhrichtstrukturen.
- Entwicklung von störungsfreien Brutbereichen für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger
- Entwicklung störungsfreier Rastbereiche für den Großen Brachvogel (nur in Verbindung mit LSG 25)

6.2. Wirkungen des Bauvorhabens im Geltungsbereich des LSG 25 II

Innerhalb des LSG 25 II sind folgende Auswirkungen des Straßenbaus festzuhalten, die hinsichtlich der dargestellten Schutzzwecke relevant sind:

6.2.1. Baubedingte Auswirkungen

Zuerst werden die baubedingten Auswirkungen betrachtet. Hierbei handelt es sich um folgende Wirkbereiche:

- Die Lärmbelastung beim Bau der Straße fand nur vorübergehend tagsüber an Werktagen statt. Genauere Angaben zu der Lärmbelastung können nicht getroffen werden, da diese wesentlich von den jeweiligen Arbeitsabschnitten sowie der eingesetzten Maschinen abhängt. Lärmmäßig besonders gravierend waren die kurzzeitigen Rammarbeiten im Bereich der Brücke über das Benser Tief. Die vorübergehenden Lärmbelastungen können zu einer Entwertung von Rast- und Brutplätzen führen. Wie weit die Beeinträchtigung reicht, hängt von der Sensibilität der Vogelarten ab.

- Betroffen werden können hier lediglich die Arten, die innerhalb des Landschaftsschutzgebietes außerhalb der eigentlichen Straßenflächen brüten bzw. rasten.
- Optische Beunruhigungen lagen während des Baus durch Baumaschinen und Arbeiter im Bereich der Straßentrasse vor. Hierbei ist die Zeit vom April bis September 2009 betroffen sowie vom Februar 2010 bis Frühjahr 2011.
- Schaffung eines vorübergehenden Dammes von ca. 2 m Höhe aufgrund des Auflastverfahrens als optische Barriere am Rande des Gebietes
- Die Anlage von Arbeitsstreifen im Landschaftsschutzgebiet; betroffen hiervon ist in der Regel ein ca. 5 m breiter Streifen, der über die Seitenflächen der Ortsentlastungsstraße reicht. In dieser Fläche wurde während des Baus ein provisorischer Graben angelegt, der später an den Böschungsfuß der Trasse verschoben wurde. Zusätzlich wurden weitere Flächen für die Baustelleneinrichtung ausgewiesen, die in weiten Teilen nicht in Anspruch genommen wurden. Insgesamt handelt es sich nach den Planungen um vorübergehende Arbeitsstreifen innerhalb des 43 ha großen Landschaftsschutzgebietes in einer Größe von ca. 1,035 ha, 0,920 ha innerhalb des Vogelschutzgebietes und 0,115 ha innerhalb der Pufferfläche zum Vogelschutzgebiet.
- Durch den Arbeitsstreifen wurden vorübergehend östlich des Benser Tiefs Intensivgrünlandflächen (2.950 m²), südlich von Bensorsiel stillgelegte Ackerflächen (4.100 m²) sowie im Westen mesophile Grünlandflächen (3.300 m²) sowie kleinere Grabenabschnitte in Anspruch genommen.
- Betrachtet man die Vogelarten, die durch dieses vorübergehenden Maßnahmen beeinträchtigt wurden, so ergibt sich bezogen auf die Situation vor dem Bau der Straße folgendes Bild:
 - Der Brutplatz des Schilfrohrsängers liegt außerhalb des Arbeitsstreifens; auch die Effektdistanz wird zum Arbeitsstreifen nicht unterschritten
 - Die Feldlerche besitzt einen Brutplatz in der Nähe des Arbeitsstreifens, Lärm und optische Beeinträchtigungen können die Aufgabe des Brutplatzes nach sich gezogen haben.
 - Der Brutplatz des Wiesenpiepers in ca. 50 m von der Trasse entfernt könnte durch die optischen und akustischen Auswirkungen des Baus betroffen gewesen sein.
 - Die 2000 kartierten Kiebitzbrutplätze innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (6 Brutplätze innerhalb des Vogelschutzgebietes, 4 Brutplätze im Pufferbereich) sind, soweit sie nicht direkt im Trassenbereich brüteten, durch die Auswirkungen des Baus der Straße, Auflastdamm, optische und akustische Beeinträchtigungen, vermutlich erheblich betroffen. Hierbei ist jedoch auch zu beachten, dass durch Änderung der Nutzung zwischen Kartierung und Bau bereits ein Verlust der Brutplätze beobachtet werden konnte. Ob langfristig die Nutzungsänderung der landwirtschaftlichen Flächen, die Störungen durch den Baubetrieb, die direkte Flächenin-

spruchnahme durch die Straßentrasse oder die betriebsbedingten Auswirkungen der Straße bzw. die Kombination der verschiedenen Wirkfaktoren zu dem Verlust der Kiebitzbrutplätze im LSG 25 II geführt hat, kann heute nicht mehr nachvollzogen werden.

- Innerhalb der ungenutzten Brachefläche (Stilllegungsfläche), die vor dem Bau der Straße zur Einhaltung der vertraglichen Vorgaben in einen ackerbaren Zustand zurückgeführt und gemäht wurde, lagen die Brutplätze von Braunkehlchen, Feldschwirl, Rohrammer und Rohrweihe; eine Zerstörung der Bruthabitat durch den Habitatwechsel ist anzunehmen, die Beeinträchtigung durch den Straßenbau ist daher nicht relevant.
- Ein weiterer Rohrammerbrutplatz innerhalb des LSG 25 II liegt innerhalb der Effektdistanz zur Straße und damit auch im Einflussbereich der Baumaßnahmen; eine vorübergehende Entwertung des Brutplatzes durch die Baumaßnahmen ist daher möglich.
- Innerhalb des Landschaftsschutzgebietes lag eine Fläche (Intensivgrünland), auf der rastende Brachvögel beobachtet wurden. Dieser Rastplatz nahe der Trasse wird heute nicht mehr genutzt.

6.2.2. Anlagebedingte Auswirkungen

Folgende anlagebedingte Auswirkungen sind im LSG 25 II zu erwarten:

- Die Auswirkungen auf das Klima sind bedingt durch das Großklima gering und ohne Wirkung auf die Avifauna
- Im Landschaftsschutzgebiet 25 II wurden ca. 1,6 ha versiegelt; zusätzlich werden im Randbereich der Trasse Flächen für die Anlage der Böschungen und Gräben benötigt. Insgesamt wurden durch den Bau innerhalb des 43 ha großen LSG 25 II ca.
 - 0,9 ha intensives Grünland
 - 1,1 ha mesophiles Grünland
 - 0,5 ha Bracheflächen/stillgelegte Ackerflächenversiegelt bzw. für Böschungsbereiche und Bankette benötigt
- Auswirkungen auf das Grundwasser aufgrund der Versiegelung sind gering und werden durch Rückhaltung des abfließenden Oberflächenwassers in Gräben und Grabenaufweitungen minimiert; hierdurch wird auch die Belastung der Vorfluter durch unregelmäßig überschüssiges Oberflächenwasser weitgehend vermieden. Auswirkungen auf die Avifauna sind hierdurch nicht zu erwarten.
- Grundsätzlich findet durch die Anlage der kommunalen Entlastungsstraße keine gezielte Absenkung des Grundwassers statt. Im Zuge der Planung musste darauf geachtet werden, dass weiterhin eine Entwässerung der landwirtschaftlich genutzten Flächen sichergestellt wurde. Eine verstärkte Entwässerung wurde jedoch nicht initiiert. Da die Höhe der Wasserstände und die Schnellig-

keit der Abführung des Wassers zum einen von der Sieltätigkeit am Siel in Neuharlingersiel, zum anderen von der Unterhaltung der Gräben selber abhängig sind, ist eine Beeinflussung der Wasserstände durch die Straßenplanung nicht gegeben.

- Das Benser Tief, die parallel verlaufenden Ringschloote und das Oldendorfer Tief werden durch Kreuzungsbauwerke gequert. Hierdurch wird das Gewässer als Lebensraum in diesen Bereichen zerstört. Vorhandene Brutplätze wurden durch diese Kreuzungsbauwerke nicht zerstört.
- Durch die Straßentrassen werden vorhandene Grabensysteme durchschnitten; es wurden insgesamt 7 Gräben im Bereich der Straßentrasse aufgehoben und an die Straßenseitengräben angeschlossen. Hierdurch gehen auf ca. 580 m Länge Gräben verloren. Im Gegenzug dazu werden entlang der Ortsentlastungsstraße neue Randgräben erstellt (ca. 2 km); insgesamt erhöht sich demnach die Länge der Gräben im LSG 25 II.
- Im Bereich des Benser Tiefs wird die offene Landschaft durch die Anrampung der Straße bis zur Höhe der vorhandenen Deiche verändert. Die Dämme erreichen hier eine Höhe von 2,10 bis 2,60 m über dem Gelände.
- Durch die Straßentrasse wird der Zusammenhang des LSG 25 II mit dem LSG 25 und damit mit dem restlichen Vogelschutzgebiet abgetrennt. Die Habitatstrukturen werden zerschnitten und die abgeschnittenen Flächen verlieren die Bedeutung als Brutplatz für Limikolen und als Rastvogelgebiet. Die Trasse kann zwar von den Vögeln überwunden werden, die verbleibenden Habitatstrukturen (Gewässernetz, Grünlandbereiche) verlieren durch die Trennung von den jenseits der Trasse liegenden Strukturen an Bedeutung.

6.2.3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind durch die schadstoff- und lärmbedingten Immissionen sowie die optischen Beunruhigungen gegeben.

- Mit Belastungen der Avifauna durch Schadstoffimmissionen ist bei dem ermittelten Verkehrsaufkommen nicht zu rechnen; auch hinsichtlich der angrenzenden Biotopstrukturen ist eine Entwertung der Habitatstrukturen für die Avifauna nach heutigem Kenntnisstand nicht zu befürchten.
- Hinsichtlich des Lärms wird das LSG 25 II auf ca. 200 m Breite beeinflusst. In diesem Bereich sind Werte oberhalb von ca. 49 d(B)A zu erwarten. Lärmimmissionen bis ca. 54 d(B)A werden in einem Band von unter 100 m erwartet; hiermit abgedeckt ist der kritische Schallpegel als Bestimmungsmerkmal der Störwirkung gegenüber einigen Limikolen. Die Lärmbelastung ist aufgrund der Beschränkung der Geschwindigkeit auf 70 km/h minimiert.
- Ein weiterer Wirkfaktor ist die optische Beunruhigung durch den Verkehr. Hierbei ist jedoch festzustellen, dass durch die angrenzenden Röhrichtbestände und Gehölzgruppen die optische Wirkung der Straße auf die angrenzenden Bereiche stark eingeschränkt ist. Der Anteil der Fahrten nachts ist gering, so dass die Belastung durch Scheinwerfer keine wesentliche Bedeutung spielt. Eine Be-

leuchtung der Trasse ist nicht vorhanden und nicht geplant. Für Fahrradfahrer und Fußgänger ist die Strecke nicht geplant; sie sollen weiterhin die Ortsdurchfahrt nutzen.

6.3. Beeinträchtigung der Schutzzwecke und Einschätzung der Erheblichkeit

Es ist nun zu prüfen, ob durch die dargestellten Auswirkungen die Schutzzwecke des LSG 25 II beeinträchtigt werden.

6.3.1. Erhalt des vorhandenen Grünlandes, insbesondere des Grünlandes mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung

Durch die Trasse der Ortsentlastungsstraße wurde insgesamt 2 ha Grünland in Anspruch genommen; bei einer Gesamtfläche des LSG von 43 ha sind dies ca. 4 % der gesamten LSG-Fläche. Zusätzlich wurden durch die Arbeitsstreifen nochmals 0,6250 ha Grünland vorübergehend in Anspruch genommen, das jedoch heute als Grünlandfläche wieder angelegt wurde.

Durch diesen Entzug wird ein wesentliches Habitat insbesondere für die Wiesenvögel beseitigt. Direkt durch den Entzug durch die Trasse und die Arbeitsstreifen wurden so die Brutplätze von Austernfischer (1 Brutplätze) und von Kiebitz (4 Brutplätze) betroffen.

Aufgrund des hohen Verlustes der Grünlandflächen innerhalb des LSG 25 II und den damit verbundenen Brutplatzverlusten von Kiebitz und Austernfischer wird dieser Schutzzweck innerhalb des LSG 25 II erheblich beeinträchtigt.

6.3.2. Erhalt der Röhrichtstrukturen in den Gräben und Fließgewässern

Durch den Bau der Entlastungsstraße wurden Röhrichtgräben direkt zerstört. Betroffen hiervon sind ca. 580 m Röhrichtgräben sowie die Uferbereiche der Gewässer II. Ordnung. Eine direkte Brutplatzzerstörung fand durch die Beseitigung der Röhrichtstrukturen nicht statt.

Andererseits werden durch den Bau der Entlastungsstraße selbst über 4.000 m Gräben direkt angelegt. Hierdurch findet ein Ausgleich bezüglich der Röhrichtstrukturen im LSG statt. Insgesamt wurden demnach die Flächen der Röhrichtgräben wesentlich vergrößert.

Eine Beeinträchtigung dieses Schutzzweckes innerhalb des LSG 25 II muss jedoch festgestellt werden, da die Verordnung in § 2 Abs. 4 Nr. 1 e u.a. den Erhalt der Röhrichtstrukturen in dem bestehenden Grabensystem als Schutzzweck festlegt. Dieser Schutzzweck wurde daher durch den Bau der Ortsentlastungsstraße nachteilig berührt.

6.3.3. Erhalt der weiträumigen, unzerschnittenen, offenen Landschaft mit Acker/Grünland/Graben-Bereichen mit freien Sichtverhältnissen und ohne vertikale Strukturen

Die Acker/Grünland/Graben-Bereiche werden durch die Ortsentlastungsstraße im direkten Trassenverlauf zerstört. Dieser Aspekt wurde bereits bei den beiden oben beurteilten Schutzzwecken dargestellt. Zusätzlich stellt die Straßentrasse aber auch

eine gewisse Beeinträchtigung der freien Sichtverhältnisse aufgrund vertikaler Strukturen dar. Als vertikale Elemente können die auf der Straßenböschung wachsenden Strauchgruppen wirken. Einzelne Sträucher dienen zwar auch den Röhrichtbrüter als Ansitzwarte sind damit notwendige Strukturelemente. Für Wiesenvögel ist hiermit jedoch eine gewisse Beeinträchtigung der freien Sichtverhältnisse verbunden.

Eine weitere vertikale Struktur ist durch die Dammlage im Bereich des Benser Tiefs gegeben. Hier liegt die Trasse ca. 2 m über dem umliegenden Gelände und stellt demnach ein Sichthindernis am Rand des LSG 25 II dar. Dieses störende Element liegt jedoch im Bereich der Dämme des Benser Tiefs und damit in einem bereits gestörten Bereich. Eine zusätzliche Meidung der Flächen durch die Wiesenbrüter im Nahbereich der Dammlage ist nicht festzustellen, da in dem ortsnahen Bereich am Benser Tief mit hoher Fußgänger- und Radfahrerfrequenz ohnehin keine Wiesenbrutplätze lagen.

Die gesamte Straßentrasse liegt ca. 70 cm über Flur. Dieses ist in der freien Landschaft aber nicht zu erkennen und ist daher nicht als nachträgliche Berührung im Sinne dieses Schutzzweckes zu sehen. Die optische Einschränkung der Sichtverhältnisse für die Vögel entspricht in etwa denen der landschaftsraumtypischen Röhrichtbestände an den Grenzgräben.

Grundsätzlich wird die Offenheit der Landschaft geringfügig durch die an der Straße wachsenden Buschgruppen innerhalb des LSG 25 II und die zusätzliche Dammlage im Bereich des Benser Tiefs nachteilig berührt.

Eine Beeinträchtigung dieses Schutzzweckes ist daher festzustellen.

6.3.4. Entwicklung von Grünland, Förderung hoher Bodenfeuchte und extensiver Nutzung

Dieser Schutzzweck umfasst zwei Aspekte:

- Neuschaffung von Grünland
- Optimierung von Grünland für Brut- und Rastvögel durch extensive Nutzung und hoher Bodenfeuchte.

Neuschaffung von Grünland

Dieser Schutzzweck ist nicht auf den Erhalt eines Zustandes, sondern vielmehr auf die Entwicklung eines Optimalzustandes gerichtet. Es kann daher im Folgenden nur überprüft werden, ob die gewünschte Entwicklung durch die Ortsentlastungsstraße innerhalb des LSG 25 II verhindert wird.

Der Schutzzweck der Entwicklung des Grünlandes ist zwar im Zusammenhang mit dem Erhalt der offenen Landschaft mit Acker/Grünland/Grabenbereiche zu sehen, allerdings sind in diesem Zusammenhang auch die oben dargestellten Pflege- und Entwicklungsziele für den Bereich zu sehen, die einen Schwerpunkt auf die Grünlandentwicklung setzen.

Der Schutzzweck der Entwicklung von Grünland ist nur dann umzusetzen, wenn Flächen nicht als Grünland genutzt werden. Die Biotopkartierung von 2002 zeigt für Teile des LSG 25 II Ackerflächen bzw. Stilllegungsbrachen. So ist der gesamte Be-

reich zwischen Oldendorfer Weg und Benser Tief Ackerfläche, die als Stilllegungsfläche nicht bewirtschaftet wurde; kleinräumig auch auf Höhe des Lohrbergweges. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen des LSG 25 II werden heute jedoch vollständig als Grünland genutzt; Ackerflächen und Forstflächen sind nicht vorhanden, Bracheflächen nur sehr kleinräumig.

Eine weitere Umwandlung von Flächen in Grünland ist daher nur im direkten Straßentrassenbereich möglich. Die Rekultivierung der asphaltierten Fläche würde durch die Bebauungsplanung mit Festsetzung als Verkehrsfläche verhindert; das Schutzziel der Neuschaffung von Grünlandflächen im LSG 25 II wird demnach erheblich beeinträchtigt.

Die Wertung trifft auch zu, wenn beachtet wird, dass nicht auf allen Flächen im gesamten LSG 25 II Grünland, sondern auch Grünland/Acker/Grabenkomplexe gesichert werden sollen.

Optimierung von Grünland für Brut- und Rastvögel durch extensive Nutzung und hoher Bodenfeuchte

Die Bodenfeuchte hängt im Wesentlichen von der Unterhaltung der Entwässerungsgräben ab. Innerhalb der Marschflächen besteht ein durchgängiges Netz von Gräben, die nach Bau der Entlastungsstraße zumeist über den Straßenseitengraben abgeleitet wird. Die Förderung der Bodenfeuchte in den einzelnen Parzellen wäre dennoch bei Rückhaltung des Wassers in den einzelnen Gräben möglich. Dies ist allerdings nur im Rahmen eines zusammenhängenden Konzeptes möglich, das bisher nicht erstellt wurde. Der vorhandene Straßengraben stellt hierbei kein Hindernis dar.

Die Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen in extensiver Ausführung wird abseits der Straße nicht verhindert oder beeinträchtigt. Auch hier bedarf es jedoch eines koordinierten Vorgehens zwischen Landbewirtschaftern und UNB zur Umsetzung dieses Schutzzweckes.

Der Schutzzweck der Optimierung der Grünlandflächen wird durch die Straße nicht beeinträchtigt.

Die Ortsentlastungsstraße verhindert die Umsetzung des ersten Teilziels dieses Schutzzweckes (Neuschaffung von Grünland) nicht auf den bereits landwirtschaftlich genutzten Flächen, im Bereich der Trasse allerdings wird die Herstellung von Grünland verhindert. Aufgrund des hohen Flächenanteils der Straßentrasse im LSG 25 II (ca. 4 %) ist hiermit eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes gegeben.

6.3.5. Entwicklung weiterer Röhrichtstrukturen

Röhrichtstrukturen wurden im Zuge des Baus der Ortsentlastungsstraße vermehrt im Bereich des Straßenseitengrabens sowie der Grabenaufweitungen angelegt. Zusätzlich entstand im Zuge des Straßenbaus eine ca. 3.000 m² große Röhrichtfläche am westlichen Kreisel. Die Flächengestaltung am Trassenbereich kommt dem genannten Schutzzweck entgegen. Eine Entwicklung von weiteren Röhrichtflächen außerhalb der Straßentrasse wird durch die Ortsentlastungsstraße nicht verhindert,

lediglich im Bereich der Trasse ist diese Möglichkeit ausgeschlossen.

Aufgrund der Neuanlage von Röhrichtbereichen innerhalb des LSG 25 II sowohl im Bereich der Grabenfläche und der Grabenaufweitung auf ca. 2 km Länge (ca. 10.000 m²) sowie die flächige Röhrichtentwicklung auf ca. 3.000 m² kommt die Planung dem Schutzzweck sehr entgegen. Insgesamt ist, trotz der Straßentrasse selbst, auf der keine Röhrichtentwicklung mehr möglich ist, dieser Schutzzweck nicht als erheblich beeinträchtigt zu bezeichnen. Trotz der Lage der Gräben an der Straße findet hierdurch ein durch die Röhrichtvögel nutzbarer Habitatzuwachs zu, da die Entwertung der straßennahen Flächen als Brutplatz von Blaukehlchen und Schilfrohrsänger als wertbestimmende Arten nach Garniel und Mierwald (2010)¹⁶ nur mit max. 20 % angesetzt werden kann.

6.3.6. Entwicklung von störungsfreien Brutbereichen für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger

Störungen vom Straßenbetrieb auf die Brut- und Rastvögel werden durch die verschiedenen oben dargestellten Störwirkungen hervorgerufen. Garniel und Mierwald haben in den sog. Effektdistanzen die Auswirkungen der verschiedenen Wirkfaktoren entlang von Straßen auf die Vögel zusammengefasst.

Die **Effektdistanzen** nach Garniel und Mierwald (2010) werden wie folgt definiert: Als Effektdistanz wird die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet¹⁷. Die Effektdistanz ist von der Verkehrsmenge unabhängig.

Betrachtet man das Blaukehlchen und den Schilfrohrsänger so werden Effektdistanzen von 200 bzw. 100 m angegeben. Darüber hinaus reichen die Störwirkungen der Straße nicht. Die 200 m Linie um die Ortsentlastungsstraße als max. Störlinie reicht bis an die Ortsgrenze, im Westen verbleibt nur ein ca. 60 m breiter für das Blaukehlchen ungestörter Landschaftsbereich. Bei dem Schilfrohrsänger ist der nicht gestörte Bereich zwar geringer, aber auch für den Schilfrohrsänger liegt ca. die Hälfte des LSG 25 II im maximalen Störbereich.

Störungsfreie Bereiche innerhalb des LSG 25 II für das Blaukehlchen werden fast vollständig, für den Schilfrohrsänger ca. zur Hälfte durch die Ortsentlastungsstraße reduziert.

Hierbei ist jedoch zu bedenken, dass in den Effektdistanzen nach Garniel und Mierwald keine vollständig Habitatentwertung, sondern lediglich eine 20%ige Habitatentwertung bis zu 100 m anzunehmen ist. Durch die Neuschaffung von Röhrichtflächen werden zusätzlich die nutzbaren Bruthabitate für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger vermehrt.

¹⁶ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna.

¹⁷ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna.

Wie aus der Kartierung 2015 zu ersehen, bestehen nach dem Bau der Ortsentlastungsstraße im LSG 25 II ein Blaukehlchenbrutplatz (2000: kein Brutplatz) und ein Schilfrohrsängerbrutplätze (2000: kein Brutplatz), demnach hat sich der Bestand des Blaukehlchens und des Schilfrohrsängers trotz des nach Mierwald und Garniel bestehenden Störpotentials der Straße erhöht. Ein gewisses Störpotential für diese Brutvögel ist nach den vorliegenden Erkenntnissen aus der oben genannten Untersuchung nicht auszuschließen, eine nachteilige Berührung des Schutzzweckes und damit eine erhebliche Beeinträchtigung ist demnach gegeben, auch wenn ein zunehmender Bestand der Röhrichtbrüter zu verzeichnen ist.

6.3.7. Entwicklung von störungsfreien Rastbereichen für den Großen Brachvogel

Das LSG 25 II liegt direkt angrenzend an der Ortsgrenze von Bensorsiel und an der L 8, der L 5 sowie an dem Oldendorfer Weg. Bereits hierdurch sind Störwirkungen für die Rastvögel vorhanden, die weite Bereiche des LSG 25 II entwerten:

Schreiber (2000)¹⁸ hat für den Brachvogel als Rastvogel z. B. folgende Abstände zu Einzelhäusern und Wegen ermittelt, die nur von weniger als 5% der Population überschritten werden:

Störbereiche um Häuser 122 m

Störbereiche um Wege 48 m

Der Störradius entlang von Straßen, in denen nach Garniel und Mierwald Auswirkungen auf die Rastpopulationen von Brachvögeln möglich sind, beträgt 400 m.¹⁹

Aus diesen Angaben wird deutlich, dass nur noch in kleinen Bereichen überhaupt störungsfreie Rastbereiche für Brachvögel entwickelt werden können, ohne dass vorhandenen Wege oder Gebäude abgerissen werden müssten. Es verbleibt nur ein Bereich von ca. 8 ha südwestlich von Bensorsiel, der Bereich, auf dem einmalig ein Brachvogelrastvorkommen kartiert wurde. Die Bedeutung dieser Fläche ist jedoch auch nicht isoliert, sondern nur im Zusammenhang mit Flächen im LSG 25 gegeben.

Durch den Betrieb auf der Ortsentlastungsstraße mit einem Störradius von 400 m wird der mögliche Rastbereich innerhalb des LSG 25 II ebenfalls mit Störfaktoren belegt. Eine Entwicklung störungsfreier Bereiche als Rastgebiet für Brachvögel ist daher in diesem Bereich nicht mehr möglich. Die Ortsentlastungsstraße beeinträchtigt den Schutzzweck „Entwicklung störungsfreier Rastbereiche für den Großen Brachvogel“ demnach im LSG 25 II vollständig. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist daher festzustellen.

¹⁸ Schreiber, M., 2000: Windkraftanlagen als Störquellen für Gastvögel, Bundesamt für Naturschutz; Empfehlungen des Bundesamtes für Naturschutz zu naturschutzverträgliche Windkraftanlagen, in: Bundesamt für Naturschutz, 2000: Empfehlungen des Bundesamtes für Naturschutz zu naturschutzverträglichen Windkraftanlagen, Bonn – Bad Godesberg, 2000

¹⁹ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna.“

6.3.8. Störungsfreie Brut- und Rastflächen für sonstige Arten

Wie in der Schutzzweckdarstellung (Kap. 6.1.1) dargestellt, dient die Sicherung der Störungsfreiheit auch der Sicherung eines überlebensfähigen Bestandes für die weiteren Brut- und Rastvögel im LSG 25 II. Es soll daher kurz beleuchtet werden, ob durch die optischen und akustischen Störungen Beeinträchtigungen auf die Brutvögel

- Kiebitz
- Feldlerche
- Wiesenpieper
- Rohrammer

gegeben ist.

Zur Beurteilung werden die Effekt- bzw. Stördistanzen nach Garniel und Mierwald²⁰ zugrunde gelegt (vgl. Kapitel 7.3.6).

Brutvögel	Effektdistanzen / Fluchtdistanz in m	Habitat- entwertung in %	Pot. betroffenen Brutplätze vor dem Bau der Straße nach der Kartierung 1999/2000	Pot. betroffenen Brutplätze nach der Kartierung 2015
Feldlerche	500 (300)	20 % bis 100 m 10 % bis 300 m	1	---
Wiesenpieper	200	20 % bis 100 m	1	2
Kiebitz	200	25 %	6	---
Rohrammer	100	20 % bis 100 m	1 ohne Brutplatz in ehem. Brache	1

Aus dieser Übersicht wird deutlich, dass insbesondere Bruthabitate der Kiebitze durch die Störungen der Straße im LSG 25 II betroffen sind, daneben die Bruthabitate von Feldlerche, Wiesenpieper, Rohrammer – wobei die zwei letzten Arten auch weiterhin die trassennahen Flächen besiedeln.

Insbesondere jedoch hinsichtlich Kiebitz und Feldlerche wurden vorhandene Bruthabitate in ihrer Störungsfreiheit betroffen.

²⁰ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

6.3.9. Zusammenfassung

Der Bau, die Anlage und der Betrieb der Ortsentlastungsstraße Bensorsiel beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet LSG 25 II „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ im Bereich Bensorsiel, Samtgemeinde Esens, Landkreis Wittmund erheblich. Es werden die Schutzzwecke

- Erhalt des vorhandenen Grünlandes, insbesondere des Grünlandes mit hoher Bodenfeuchtigkeit und extensiver Nutzung
- Erhalt der Röhrichtstrukturen in den Gräben und Fließgewässern
- Erhalt der weiträumigen, unzerschnittenen, offenen Landschaft mit Acker/Grünland/Graben-Bereiche mit freien Sichtverhältnissen und ohne vertikale Strukturen
- Entwicklung von Grünland
- Entwicklung von störungsfreien Brutbereichen für Blaukehlchen und Schilfrohrsänger
- Entwicklung von störungsfreien Rastbereichen für den Großen Brachvogel
- Sicherung der Störungsfreiheit weiterer Brutvögel

nachträglich berührt und demnach erheblich beeinträchtigt. Hierbei spielt vor allem der hohe Flächenanteil der Trasse der Entlastungsstraße eine Rolle, wodurch vorhandene Grünlandflächen beseitigt wurden sowie die mögliche Entwicklung von Grünlandstrukturen auf ca. 4 % der Fläche des LSG verhindert wird. Wesentlich sind weiterhin die Störungen der Rastflächen vom Großen Brachvogel; hierdurch wird die Entwicklung von störungsfreien Rast und Nahrungsflächen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes verhindert; betroffen hiervon ist ein möglicher Rastbereich westlich der Ortschaft Bensorsiel auf Grünlandflächen. Ebenfalls betroffen sind durch die optischen und akustischen Störungen Bruthabitate von Kiebitz und Feldlerche.

6.4. Kumulative Effekte

Zwar ist bereits durch die Ortsentlastungsstraße Bensorsiel eine erhebliche Beeinträchtigung auf die Schutzzwecke des LSG 25 II gegeben, die Ermittlung von Maßnahmen mit kumulativen Effekten ist daher in diesem Zusammenhang an dieser Stelle nicht zwingend.

Dennoch soll der Aspekt der kumulativen Effekte anderer Projekte und Pläne an der Stelle kurz angesprochen werden, um so das Bild zu vervollständigen.

Innerhalb des Landschaftsschutzgebietes wurden in den letzten Jahren folgende Maßnahmen geplant bzw. durchgeführt:

- Wegebaumaßnahmen im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens Bensorsiel. Der Lohrbergweg, der als landwirtschaftlicher Weg zur Erschließung der südlich angrenzenden Fläche, u. a. auch der Kompensationsfläche der Stadt Esens, durch die Hofanlage des Hofes Lohrbergweg führte, wurde neu befestigt; im Bereich des Hofes Lohrberg wurde der Weg um wenige Meter verschoben und

über die direkt angrenzende Ackerfläche verlegt.

Bei der Beurteilung dieser Maßnahme bezüglich der Auswirkungen auf des Vogelschutzgebiet ist ausschlaggebend:

- Der Weg wurde direkt um ein Garagengebäude des Hofes herumgelegt, die Trasse liegt also direkt in der Störzone des Hofes, die Länge beträgt 90 m.
- Der Weg wurde auf eine Maisackerfläche verlegt.
- Der Wegeausbau führt zu keinem zunehmenden Verkehrsaufkommen.

Eine Beeinträchtigung des Vogelschutzes konnte durch die Maßnahme nicht festgestellt werden. Avifaunistisch genutztes Grünland oder Röhrichthabitats wurden nicht berührt, Aufwertungsmaßnahmen im Sinne der Schutzverordnung in direkter Nachbarschaft zu einer genutzten Hoffläche sind nicht möglich.

- Bebauungsplan der Stadt Esens am Taddigsweg an der Friesenstraße
Das Bebauungsgebiet liegt nahe an der Grenze des Landschaftsschutzgebietes. Auf der ehemaligen Campingplatzfläche soll ein Gebiet für Ferienhäuser erstellt werden. Der Aufstellungsbeschluss ist gefasst, jedoch ruht die Planung. Genauere Aussagen zur Gestaltung des Baugebietes liegen derzeit nicht vor, eine Beurteilung von Auswirkungen in das Landschaftsschutzgebiet hinein ist daher noch nicht möglich.

Derzeit sind daher keine weiteren Maßnahmen bereits umgesetzt oder verbindlich geplant, die Beeinträchtigungen des LSG 25 II nach sich ziehen könnten.

7. Projektbedingte Beeinträchtigung des LSG 25

7.1. Schutzzweck als Prüfmaßstab der Verträglichkeitsprüfung

Der Schutzzweck des LSG 25 wird in der Landschaftsschutzgebietsverordnung in § 2 „Schutzgegenstand und Schutzzweck“ bestimmt. Hierbei wird der Schutzzweck bezogen auf die wertbestimmenden Vogelarten (Absatz 4) und der weitere Schutzzweck (Absatz 5) unterschieden. Eine hierarchische Aufgliederung des Schutzzwecks, wie beim LSG 25 II geschehen, ist aus dem Verordnungstext für das LSG 25 nicht abzuleiten.

7.1.1. Schutzzweck des LSG 25 für die wertbestimmenden Arten

Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für die im Anhang I (Artikel 4 Absatz 1) aufgeführten, im Gebiet vorkommenden Arten sowie für die nach Artikel 4 Abs. 2 im Gebiet vorkommenden Zugvogelarten, insbesondere für
 Blauehlchen
 Wiesenweihe
 Goldregenpfeifer
 Weißwangengans
 Schilfrohrsänger
 Großer Brachvogel
 Lachmöwe
 Sturmmöwe.
 Die sonstigen im Gebiet vorkommenden Arten des Anhangs I und die sonstigen Zugvogelarten sind im Standarddatenbogen enthalten.

Der Schutzzweck wird in § 2 Absatz 6 und 7 durch die Auflistung der Erhaltungsziele genauer spezifiziert, hierbei wird differenziert zwischen den auf die wertbestimmenden Arten bezogenen Erhaltungsziele und die allgemeinen Erhaltungsziele.

Auf die wertbestimmenden Arten bezogene Erhaltungsziele

Weißsterniges Blauehlchen als Brutvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt und Neuschaffung strukturreicher Grünland-Grabenareale und Acker-Grabenareale mit hohem Anteil an Röhrichtbiotopen Erhaltung und Schaffung von Röhrichtbeständen an Still- und Fließgewässern sowie Gräben und an sonstigen feuchten Bereichen als Niststandort, auch mit einzelnen Gehölzen Förderung von schütterbewachsenen Flächen zur Nahrungssuche Förderung von Unterhaltungsmaßnahmen an den Be- und Entwässerungssystemen in der Acker- und Grünlandmarsch unter Berücksichtigung der Habitatansprüche der Art: Besonders wertvolle Altschilfgräben sollten von einer Räumung verschont bleiben, zumindest jedoch nur im Abstand von mehreren Jahren alternierend und dabei außerhalb der Brutzeit (Ende März bis Ende Juli) geräumt werden
Wiesenweihe als Brutvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt strukturreicher unzerschnittener, großräumig offener Acker-Grabenareale und Grünland-Grabenareale in unmittelbarer Nachbarschaft Förderung von Flächen zur Nahrungssuche (Brachflächen, extensiv genutzte Randstreifen, extensiv genutzte Grünländereien) Erhalt bzw. Wiederherstellung lückiger Röhrichte, Feuchtbrachen und ungenutzte Randstreifen als natürliche bzw. naturnahe Nisthabitate

	<ul style="list-style-type: none"> • Ruhigstellung der Brutplätze • Sicherung der Bruten auf Ackerflächen
Weißwangengans als Gastvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der unzerschnittenen, großräumig offenen Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen • Erhalt und Schaffung von kurzrasigen Grünlandflächen als Nahrungshabitat für rastende und überwinternde Vögel (v. a. deichnahes Grünland) • Sicherung von störungsfreien Schlafgewässern im Umfeld der Nahrungsgebiete • Erhalt freier Flugkorridore zu umliegenden Rastgebieten der Gänse
Goldregenpfeifer als Gastvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der unzerschnittenen, großräumig offenen Acker-Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen • Erhalt von feuchten kurzrasigen Grünlandflächen
Schilfrohrsänger als Brutvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Entwicklung von Röhrichtbeständen an Still- und Fließgewässern und Gräben in strukturreichen Acker-Grünland-Bereichen • Erhalt und Schaffung eines strukturreichen Grabensystems • Erhalt und Entwicklung von strukturreichen Verlandungszonen mit Röhrichten und einzelnen kleinen Gebüsch • Förderung von Unterhaltungsmaßnahmen an den Be- und Entwässerungssystemen in der Acker- und Grünlandmarsch unter Berücksichtigung der Habitatansprüche der Art; besonders wertvolle Altschilfgräben sollten von einer Räumung verschont bleiben, zumindest jedoch nur im Abstand von mehreren Jahren alternierend einseitig und dabei außerhalb der Brutzeit (Ende März bis Ende Juli) geräumt werden.
Großer Brachvogel als Gastvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der unzerschnittenen, großräumig offenen Acker-Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen • Erhalt und Entwicklung von feuchten bis nassen Grünlandflächen • Bereitstellung ungestörter Ruhe- und Hochwasserrastplätze
Lachmöwe als Gastvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt von feuchten bis nassen Grünlandflächen • Erhalt von offenen Grünlandkomplexen • Erhalt und Entwicklung von Feuchtgebieten aller Art mit Flachwasser und Schlammzonen sowie offenen Wasserflächen • Erhalt und Entwicklung ausreichend beruhigter Rast- und Nahrungshabitate • Schutz vor Vergrämuungsmaßnahmen in Rasthabitaten • Jagdruhe
Sturmmöwe als Gastvogel wertbestimmend	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt von offenen Grünland- und Ackerlandschaften, v. a. im Küstenbereich • Erhalt von Feuchtgebieten aller Art mit Flachwasser- und Schlammzonen sowie offenen Wasserflächen • Erhalt der offenen Grünlandkomplexe • Erhalt und Entwicklung von Feuchtgebieten aller Art mit Flachwasser- und Schlammzonen sowie offenen Wasserflächen • Erhalt und Schaffung ausreichend beruhigter Rast- und Nahrungshabitate

Bei einer Zusammenfassung der einzelnen Schutzzwecke hinsichtlich der Habitatstrukturen und der Habitateigenschaften ergibt sich folgendes Bild:

Eignung als Habitat für	Blaukehlchen	Schilfrohrsänger	Wiesenweihe	Weißwangengans	Großer Brachvogel	Goldregenpfeifer	Lachmöwe	Sturmmöwe
Brutvogel (B) /Rastvogel (R)	B	B	B	R	R	R	R	R
Gewässer Röhrichte								
Erhalt und Neuschaffung struktureicher Grünland-Grabenareale und Acker-Grabenareale mit hohem Anteil an Röhrichtbiotopen	X		X					
Erhalt und Entwicklung von Röhrichtbeständen an Still- und Fließgewässern und Gräben in struktureichen Acker-Grünland-Bereichen		X						
Erhalt und Schaffung eines struktureichen Grabensystems		X						
Erhaltung und Schaffung von Röhrichtbeständen an Still- und Fließgewässern sowie Gräben und an sonstigen feuchten Bereiche als Niststandort, Sicherung von Altgewässern, auch mit einzelnen Gehölzen,	X							
Erhalt und Entwicklung von struktureichen Verlandungszonen mit Röhrichten und einzelnen kleinen Gebüsch		X						
Sicherung von störungsfreien Schlafgewässern im Umfeld der Nahrungsgebiete				X				
Erhalt und Entwicklung von Feuchtgebieten aller Art mit Flachwasser und Schlammzonen sowie offenen Wasserflächen							X	X
Grünflächen Acker etc.								
Erhalt von offenen Grünland- und Ackerlandschaften , v. a. im Küstenbereich						X		X
Erhalt der unzerschnittenen, großräumig offenen Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen				X	X			
Erhalt von offenen Grünlandkomplexe							X	X
Erhalt und Schaffung von kurzrasigen Grünlandflächen als Nahungshabitat für rastende und überwinternde Vögel (v. a. deichnahes Grünland)				X				
Erhalt von feuchten kurzrasigen Grünlandflächen						X		
Erhalt und Entwicklung von feuchten bis nassen Grünlandflächen; extensive Nutzung			X		X		X	
Förderung von schütter bewachsenen Flächen; Bracheflächen, extensiv und ungenutzte Randstreifen	X		X					
Sonstiges								
Erhalt freier Flugkorridore zu umliegenden Rastgebieten der Gänse				X				
Bereitstellung ungestörte und beruhigte Ruhe- und Hochwasser-rastplätze, Brutplätze, Nahrungsplätze, Schutz vor Vergrämuungsmaßnahmen in Rasthabitaten Jagdruhe					X		X	X
Sicherung der Ackerbrutplätze, Ruhigstellung der Brutplätze			X					
Anpassung von Unterhaltungsmaßnahmen an den Be- und Entwässerungssystemen unter Berücksichtigung der Habitatansprüche	X	X						

Noch stärker zusammengefasst sind folgende Habitatstrukturen und Habitateigenschaften zu erhalten, wiederherzustellen und zu entwickeln:

- Röhrichtbestände, strukturreiches Grabensystem, Verlandungszonen
- Schlafgewässer für Gänse
- Unzerschnittenen, großräumige offene Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz
- Feuchte und nasse Grünlandflächen, extensive Nutzung
- Bracheflächen, extensiv oder ungenutzte Randbereiche sowie sonstige schütter bewachsene Flächen
- Freie Sichtverhältnisse und freie Flugkorridore
- Störungsfreiheit

Allgemeine Erhaltungsziele

Genau diese Habitatstrukturen und -eigenschaften werden in der Schutzgebietsverordnung ebenfalls in den allgemeinen Erhaltungszielen wiedergegeben.

allgemeine Erhaltungsziele
Erhalt der weiträumigen, unverbauten und unzerschnittenen, offenen Landschaft mit freien Sichtverhältnissen und ohne störende vertikale Strukturen
die Erhaltung unverbauter Korridore zwischen dem Watt und Binnenlandflächen, sowie zwischen benachbarten ähnlich strukturierten Landschaftsräumen auf dem Festland
die Erhaltung der größtmöglichen Störungsfreiheit
Erhaltung großflächiger und offener Rastgebiete für durchziehende Vogelarten in einem engen räumlichen Zusammenhang mit den Nahrungsgebieten im Wattenmeer und angrenzender geeigneter Landschaftsräume auf dem Festland sowie die Sicherung der Marschenbereiche mit ihrer besonderer Eigenart, Vielfalt und Schönheit
Erhalt und Entwicklung störungsfreier ausreichend großer Brut-, Rast- und Nahrungsräume der wertbestimmenden Arten und Erhalt der freien Sichtverhältnisse
Erhalt des Grünlandes, Förderung der Umwandlung von Acker in Grünland
Förderung der extensiven Grünlandbewirtschaftung mit hohen Grundwasserständen
Erhalt und Wiederherstellung strukturreicher Grabensysteme mit Röhrichtbeständen
die Erhaltung von Brut- und Nahrungsflächen mit hoher Bodenfeuchtigkeit
Sicherung und Entwicklung der Stillgewässer als bedeutsame Brut-, Rast- und Nahrungsbiotope für die Vogelwelt an der Küste

In diesen Zielen ist zusätzlich zu den oben aufgeführten Habitatstrukturen und Eigenschaften die besondere Beziehung zum Wattenmeer enthalten; dieser Aspekt wird daher in den zusammengefassten Schutzzwecken noch ergänzt.

Als weiterer zusätzlicher Aspekt ist die Sicherung der Marschenbereiche mit ihrer besonderen Eigenart, Vielfalt und Schönheit zu nennen.

Hier gilt das bereits bei der Schutzzweckdarstellung zum LSG 25 II erläuterte: Die oben aufgeführten Habitatstrukturen stellen genau die für den Landschaftsraum charakteristischen Landschaftselemente dar, die die Eigenart, Vielfalt und Schönheit des Gebietes ausmachen. Zusätzliche Schutzaspekte sind daher hierdurch nicht gegeben.

Der in der Verordnung dargestellte Schutzzweck fordert zum einen den Erhalt dieser Strukturen, zum anderen eine Schaffung, Entwicklung, Förderung und Wiederherstellung bestimmter Strukturen.

Derzeit liegt für das Vogelschutzgebiet V 63 bzw. dem Landschaftsschutzgebiet 25 kein Pflege- oder Entwicklungsplan bzw. Bewirtschaftungsplan vor. Es ist daher noch nicht zu erkennen, welche Entwicklungsziele konkret für den Bereich um die Entlastungsstraße von der unteren Naturschutzbehörde vorgesehen sind.

Aufgrund der naturräumlichen Ausstattung des Gebietes, der vorhandenen Biotopstrukturen und der hier vorhandenen Vogelwelt drängen sich aber folgende Entwicklungsaspekte gerade für den Bereich des Oldendorfer Hammers auf:

- Sicherung und Entwicklung der Röhrichtbestände
- Sicherung der offenen Grünlandareale mit Gruppen und Blänken
- Förderung extensiver Grünlandnutzung
- Sicherung feuchter Bodenverhältnisse

Demnach ergeben sich folgende Prüfmaßstäbe für die Auswirkungen der kommunalen Entlastungsstraße:

- Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, strukturreiche Sicherung des Grabensystems, Verlandungszonen, Schlafgewässer für Gänse; Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände
- Erhalt unzerschnittener, großräumiger offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz
- Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensiver Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst
- Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzte Randbereiche sowie sonstige schütter bewachsene Flächen
- Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer
- Erhalt der Störungsfreiheit von Brut-, Rast- und Nahrungsflächen

Diese Zielsetzungen dienen gemäß § 2 Abs. 6 auch den im Standarddatenbogen aufgeführten Vogelarten; zusätzliche Prüfkriterien sind hiernach nicht notwendig.

Da der Schutzzweck auf die Sicherung und Erhaltung der Vogelpopulationen ausgerichtet ist, sollen im Folgenden die wesentlichen Habitatstrukturen und Habitateigenschaften auf die zu beachtenden Vogelarten bezogen werden.

Habitatstrukturen und Habitataignung	Erhaltungsziele für wertbestimmende Vogelarten	Erhaltungsziele für Vogelarten des Standarddatenbogens
<p>Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, strukturreiches Grabensystem, Verlandungszonen, Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände,</p> <p>Erhalt vorhandener Gewässer (Schlafgewässer für Gänse)</p>	<p>Blaukehlchen Schilfrohrsänger Lachmöwe Sturmmöwe</p> <p>Weißwangengans</p>	<p>Sumpfrohrsänger Teichfrohrsänger Löffelente Wiesenpieper Sandregenpfeifer Rohrweihe Blässralle Schafstelze Braunkehlchen Rotschenkel Löffelente</p>
<p>Erhalt unzerschnittener, großräumiger offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz</p>	<p>Wiesenweihe Weißwangengans Großer Brachvogel Goldregenpfeifer Lachmöwe Sturmmöwe</p>	
<p>Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensive Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst</p>	<p>Blaukehlchen Wiesenweihe Weißwangengans Großer Brachvogel Goldregenpfeifer Lachmöwe</p>	<p>Feldlerche Pfeifente Wiesenpieper Alpenstrandläufer Zwergschwan Schafstelze Braunkehlchen Rotschenkel Kiebitz</p>
<p>Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzte Randbereiche sowie sonstige schütter bewachsene Flächen</p>	<p>Blaukehlchen Wiesenweihe</p>	<p>Feldlerche Wiesenpieper Schafstelze Braunkehlchen Kiebitz</p>
<p>Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer</p>	<p>Weißwangengans</p>	
<p>Erhalt der Störungsfreiheit</p>	<p>Wiesenweihe Großer Brachvogel Lachmöwe Sturmmöwe</p>	<p>Blässgans Kurzschnebelgans Reihergans Ringelgans Alpenstrandläufer Sandregenpfeifer Rohrweihe Zwergschwan Blässralle Kiebitzregenpfeifer Rotschenkel Kiebitz</p>

7.1.2. Weiterer Schutzzweck des LSG 25

Neben dem vorgenannten Schutzzweck nennt die Verordnung einen weiteren Schutzzweck:

„Erhaltung, Pflege und naturnahe Entwicklung des Gebietes als Lebensstätte schutzbedürftiger Tier- und Pflanzenarten und deren Lebensgemeinschaften sowie als Landschaft von Seltenheit, besonderer Eigenart, Vielfalt und besonderer Schönheit“

Bei einer genaueren Betrachtung der vorhandenen Lebensstätten und Lebensräume sind hier genau die oben aufgeführten Habitatstrukturen und die hier lebenden Lebensgemeinschaften aufzuführen, die den Wert der Landschaft ausmachen, insbesondere:

- Gewässer mit Röhrichte sowie Röhrichtflächen mit den hier lebenden Pflanzen und Tieren, einzelne größere Gewässer (Pütten)
- Grünlandflächen, möglichst extensiv genutzt und mit hoher Bodenfeuchte mit den hier lebenden Pflanzen und Tieren.

Der weitere Schutzzweck erfasst also genau die Landschaftselemente, die auch hinsichtlich des Schutzzweckes bezüglich der Vogelpopulationen von Bedeutung sind. Sonstige schutzbedürftige Tier- und Pflanzenarten sind für den Planungsraum nicht bekannt; es müssen daher keine weiteren Arten, den ggf. andere Habitatschutzziele zugeordnet werden müssten, bei der Prüfung der Verträglichkeit beachtet werden.

Besondere Prüfkriterien erfordert der allgemeine Schutzzweck daher nicht.

7.1.3. Prüfmaßstab

Zusammengefasst sind daher in der folgenden Prüfung der Verträglichkeit folgende Schutzzwecke als Prüfmaßstab zugrunde zu legen:

- Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, des strukturreichen Grabensystems, von Verlandungszonen und Schlafgewässern für Gänse; Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände
- Erhalt unzerschnittener, großräumig offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz
- Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensiven Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst
- Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzte Randbereiche sowie sonstige schütter bewachsene Flächen
- Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer
- Erhalt der Störungsfreiheit

7.2. Wirkungen des Bauvorhabens im Geltungsbereich des LSG 25

Die Straßentrasse der Ortsentlastungsstraße verläuft außerhalb des LSG 25. Lediglich ca. 400 m² eines landwirtschaftlichen Weges sowie Grabenaufweitungen und ein Feuchtwiesenbereich, die im Bebauungsplan festgesetzt werden, liegen innerhalb des LSG 25. Wesentlich sind daher vor allem die Auswirkungen, die baubedingt vorübergehend im LSG stattfanden, sowie die betriebsbedingten Auswirkungen durch Lärm und optischer Beunruhigung.

7.2.1. Baubedingte Auswirkungen

Zuerst werden die baubedingten Auswirkungen betrachtet. Hierbei handelt es sich um folgende Wirkbereiche:

- Die vorübergehende Lärmbelastung beim Bau der Straße tagsüber an Werktagen (vgl. Kap. 6.2.1) kann zu einer vorübergehenden Entwertung von Rast- und Brutplätzen im angrenzenden LSG 25 geführt haben.
- Optische Beunruhigung lagen während des Baus durch Baumaschinen und Arbeiter im Bereich der Straßentrasse (vgl. 6.2.1) vor. Hierbei ist die Zeit von April bis September 2009 sowie von Februar 2010 bis Frühjahr 2011 betroffen.
- Schaffung eines vorübergehenden Dammes von ca. 2 m Höhe aufgrund des Auflastverfahrens als optische Barriere am Rande des Gebietes.
- Die Anlage von Arbeitsstreifen im Landschaftsschutzgebiet; betroffen hiervon ist in der Regel ein ca. 5 m breiter Streifen, der über die Seitenflächen der Ortsentlastungsstraße reicht (vgl. 6.2.1). In dieser Fläche wurde während des Baus ein provisorischer Graben angelegt, der später an den Böschungsfuß der Trasse verschoben wurde. Betroffen hiervon ist ca. 1 ha, davon 400 m² Ackerfläche, 1.600 m² Stilllegungsbrache, 2.700 m² Intensivgrünland, 5.300 m² mesophiles Grünland, sowie kleinflächige Grabenabschnitte.
- Betrachtet man die Vogelarten, die durch diese vorübergehenden Maßnahmen beeinträchtigt wurden, so ergibt sich, bezogen auf die Situation vor dem Bau der Straße, folgendes Bild:
 - Ein Brutplatz des Schilfrohrsängers wurde nahe der Trasse kartiert.
 - Die Feldlerche besaß 2 Brutplätze in der Nähe (100 m) des Arbeitsstreifens, Lärm und optische Beeinträchtigungen können die Aufgabe des Brutplatzes nach sich gezogen haben.
 - Der Brutplatz des Wiesenpiepers ca. 50 m von der Trasse entfernt könnte durch die optischen und akustischen Auswirkungen des Baus betroffen gewesen sein.
 - Die Kiebitze innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (8 Brutplätze innerhalb der Effektdistanz von 200 m) sind durch die Auswirkungen des Baus der Straße, Auflastdamm, optische und akustische Beeinträchtigungen, vermutlich erheblich betroffen. Ob langfristig die betriebsbedingten Auswirkungen alleine oder in Verbindung mit den vorübergehenden baubedingten Auswirkungen zu einer Verschiebung der Brutplätze nach Westen

geführt hat, kann und muss an dieser Stelle nicht erörtert werden.

- Ein Rohammerbrutplatz lag direkt im Nahbereich der Trasse; 2015 konnte eine Verschiebung des Brutplatzes festgestellt werden.
- Innerhalb der Röhrichtfläche, die vor dem Bau der Straße gemäht wurde, lagen die Brutplätze von Feldschwirl und Rohammer. Eine Zerstörung der Bruthabitate durch den Habitatwechsel ist anzunehmen; die Beeinträchtigung durch den Straßenbau ist daher nicht relevant.
- Direkt am Trassenbereich oder im Arbeitsbereich lagen keine Rastbiotope; nahe am Arbeitsstreifen aber je ein Rastplatz von Bekassine und Kiebitz. Aufgrund der ohnehin höheren Flexibilität der Rastvögel ist eine Auswirkung der vorübergehenden baubedingten Störungen weniger gravierend einzustufen als die dauernden Störungen durch den Betrieb.

7.2.2. Anlagebedingte Auswirkungen

Folgende anlagebedingte Auswirkungen sind im LSG 25 II zu erwarten

- Die Auswirkungen auf das Klima sind, bedingt durch das Großklima gering und ohne Wirkung auf die Avifauna.
- Im Landschaftsschutzgebiet 25 wurden ca. 300 m² mesophiles Grünland als landwirtschaftlicher Weg (Schotter) hergerichtet; zusätzlich werden im Randbereich der Trasse Flächen für die Anlage von Grabenaufweitungen mit Röhrichtbestand benötigt.
- Auswirkungen auf das Grundwasser aufgrund der Versiegelung sind gering und werden durch Rückhaltung des abfließenden Oberflächenwassers in Gräben und Grabenaufweitungen minimiert.
- Durch die Straßentrassen werden vorhandene Grabensysteme durchschnitten; es wurden insgesamt sieben Gräben im Bereich der Straßentrasse aufgehoben und an die Straßenseitengräben angeschlossen; wesentliche Änderungen in den Gräben sind hierdurch nicht zu erwarten.
- Im Bereich des Benser Tiefs wird die offene Landschaft durch die Anrampung der Straße bis zur Höhe der vorhandenen Deiche verändert. Die Dämme erreichen hier eine Höhe von 2,10 bis 2,60 m über dem Gelände, die in das LSG 25 hineinreicht.

7.2.3. Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingten Auswirkungen sind durch die schadstoff- und lärmbedingten Immissionen sowie die optischen Beunruhigungen gegeben. Diese entsprechen den in 6.2.3 aufgeführten Auswirkungen auf die Avifauna:

- Keine Bedeutung der Luftschadstoffimmissionen.
- Hinsichtlich des Lärms wird das LSG 25 auf ca. 150 m Breite, im Bereich der Überführung des Benser Tiefs auf 200 m Breite beeinflusst. In diesem Bereich sind Werte oberhalb von ca. 49 d(B)A zu erwarten. Lärmimmissionen bis ca. 54 d(B)A werden in einem Band von 70 bis 80 m erwartet; hiermit mit abgedeckt

ist der kritische Schallpegel als Bestimmungsmerkmal der Störwirkung gegenüber einigen Limikolen. Die Lärmbelastung ist aufgrund der Beschränkung der Geschwindigkeit auf 70 km/h minimiert.

- Ein weiterer Wirkfaktor ist die optische Beunruhigung durch den Verkehr. Hierbei ist jedoch festzustellen, dass durch die angrenzenden Röhrichtbestände die optische Wirkung der Straße auf die angrenzenden Bereiche eingeschränkt ist.
- Lichtimmissionen sind insbesondere in der dunklen Jahreszeit und in den Nächten nicht zu vermeiden. Eine Beleuchtung der Straße findet nicht statt. Die Beleuchtung durch den KFZ-Verkehr ist räumlich beschränkt. So wird auch in Lambrecht, H.; Trautner, J.; Kaule, G.; Gassner, E.²¹ dargestellt, dass hinsichtlich des Lichtes insbesondere Zugvögel vor allem durch in den Himmel gerichtete Lichtquellen irritiert oder geblendet werden sowie bei nachtaktiven Vögeln, z. B. der Ziegenmelker, bei Lichteinfall eine Stillhalterreaktion ausgelöst werden kann. Die im Vogelschutzgebiet wertbestimmenden Arten sind jedoch keine nachtaktiven Vögel; durch das nach unten gerichtete Scheinwerferlicht der KFZ werden Zugvögel nicht geblendet. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass der Anteil des in der Dunkelheit fahrenden Verkehrs auf der kommunalen Entlastungsstraße äußerst gering sein wird. Eine zusätzliche über die bereits beschriebenen Auswirkungen hinausgehende Beeinträchtigung der Vögel des Vogelschutzgebietes kann daher durch die optische Beeinträchtigung durch Licht nicht erkannt werden.
- Wie Garniel und Mierwald (2010)²² feststellen, hängt bei vielen Vogelarten die Störwirkung auch von der Nutzung der Straße durch Fahrradfahrer und Fußgänger ab. Ziel der Straßenplanung ist, lediglich den KFZ-Verkehr auf die Ortsentlastungsstraße zu lenken; Fuß- und Radwegeverbindungen werden nicht angelegt. Ggf. kann sogar der Fuß- und Radwegeverkehr auf der Ortsentlastungsstraße untersagt werden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass der Fuß- und Radwegverkehr auf den kreuzenden Wegen, d. h. auf der L 7, auf der L 5, auf dem Oldendorfer Weg sowie auf dem Deich entlang des Benser Tiefs erlaubt ist, so dass von diesen Flächen bereits eine gewisse Störwirkung ausgeht.

Die visuell störende Wirkung der Entlastungsstraße ist, insbesondere vor dem Hintergrund des geringen KFZ-Verkehrs und des nicht vorhandenen Fuß- und Radverkehrs sowie der nicht vorhandenen Lichtbelastung, als sehr gering anzusehen.

²¹Lambrecht, H.; Trautner, J.; Kaule, G.; Gassner, E.: Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz (FKZ 80182130) - Entwurf - Stand April 2004

²² Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna.“

7.3. Beeinträchtigung der Schutzzwecke und Einschätzung der Erheblichkeit

Es ist nun zu prüfen, ob durch die dargestellten Auswirkungen die Schutzzwecke des LSG 25 beeinträchtigt werden.

7.3.1. Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, des strukturreichen Grabensystems, von Verlandungszonen und Schlafgewässern für Gänse; Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände

Durch die Ortsentlastungsstraße und den landwirtschaftlichen Weg wird nicht dauerhaft in die Röhrichtstrukturen im Bereich des LSG 25 eingegriffen. Das Grabensystem innerhalb des LSG 25 wird nicht beeinträchtigt, Verlandungszonen, Schlafgewässer nicht berührt. Durch Maßnahmen direkt im Nahbereich der Straße wurde die Bildung von strukturreichen Gewässern (Grabenaufweitungen) und Röhrichtbeständen gefördert.

7.3.2. Erhalt unzerschnittener, großräumig offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz

Innerhalb des LSG 25 findet keine Zerschneidung der offenen Grünlandkomplexe statt; die Grünland- und Ackerflächen mit Grabensystem werden nicht berührt. Der landwirtschaftliche Weg verläuft direkt an der Grenze zur Ortsentlastungsstraße.

7.3.3. Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensiven Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst

Dieser Schutzzweck wird durch die außerhalb verlaufende Straße nicht berührt. Die landwirtschaftliche Zuwegung am Rande der Ortsentlastungsstraße verhindert diese Entwicklung auf den angrenzenden Flächen nicht.

7.3.4. Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzter Randbereiche sowie sonstiger schütter bewachsener Flächen

Dieser Schutzzweck wird durch die außerhalb verlaufende Straße oder den landwirtschaftlichen Weg nicht berührt.

7.3.5. Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer

Die freien Sicht- und Flugkorridore wurden im Zuge der Bebauung durch den ca. 2 m hohen Auflastwall geringfügig beeinträchtigt. Betroffen hiervon war aber nicht, wie im Schutzzweck besonders vermerkt, die direkte Verbindung vom LSG 25 zum Wattenmeer; durch die Lage der Straße wird vielmehr die Sichtachse zur Ortschaft Bensorsiel beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der nur vorübergehenden Auflast ist daher keine wesentliche Beeinträchtigung dieses Schutzzweckes zu erkennen.

Langfristig neu geschaffen wurde die Dammlage im Bereich des Benser Tiefs. Dieser Damm liegt jedoch im Bereich der vorhandenen gleichhohen Deiche am Benser Tief und vor der zum Teil erheblich höheren Bebauung von Bensorsiel. Wesentliche Sichthindernisse oder Behinderungen des Flugkorridores wurden hierdurch nicht geschaffen.

Wiesenvögel und Rastvögel meiden höhere vertikale Strukturen, um im Nahbereich einen Überblick über die Umgebung zu behalten. In diesem Zusammenhang könnte die Dammlage eine gewisse Beeinträchtigung von Brut- und Rastbereichen durch die optische Einengung darstellen. Betrachtet man die im Bereich der Dammlage bestehende Situation aber genauer, so liegen die betroffenen Bereiche bereits im Einflussbereich der Deiche des Benser Tiefs sowie im direkten Störbereich der L 8 und des hier liegenden Ferienwohnhauses. Ein ca. 100 m breiter Streifen entlang der Deiche am Benser Tief wurde auch vor dem Bau der Ortsentlastungsstraße von Wiesenvögel und Rastvögel nicht angenommen. Die Dammlage liegt zudem in Richtung der Siedlung und den hier vorherrschenden visuellen Störungen, die ebenfalls eine optische Beeinträchtigung für die angrenzenden offenen Bereiche darstellt.

Insgesamt führt daher die Berührung des Schutzzweckes hinsichtlich der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes, da bereits Riegel innerhalb der Sicht- und Flugkorridore bestehen.

7.3.6. Erhalt der Störungsfreiheit

Wesentliche Auswirkungen hat die Ortsentlastungsstraße Bensorsiel auf die Störungsfreiheit innerhalb des LSG 25.

Der Begriff „Störungsfreiheit“, bezogen auf optische und akustische Einflüsse, kann nicht absolut betrachtet werden, sondern muss auf die verschiedenen hier lebenden und im LSG 25 geschützten Vogelarten bezogen werden.

Garniel und Mierwald haben die verschiedenen Störelemente, die von einer Straße ausgehen, hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Vogelwelt untersucht. Sie haben für die einzelnen Brut- und Rastvogelarten bestimmte Distanzen ermittelt, in denen die Wirkfaktoren der Straße Auswirkungen auf die Vogelarten haben können. Außerhalb dieser Distanz sind nach Garniel und Mierwald Effekte der Straße ausgeschlossen. Die Habitateignung der Flächen für die Vögel wird in den Effektdistanzen nicht 100 % beseitigt, sondern graduell von 100 % bis 10 %, d. h. die Flächen werden nicht vollständig als Brut- oder Rastplatz entwertet, sondern in Teilen abgewertet.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die max. gestörten Bereiche (Effektdistanzen, Störzonen) für die im LSG 25 vorkommenden Vogelarten; aufgeführt werden nur die Arten, deren Brut-, Rast- oder Nahrungsraum durch die Wirkfaktoren der Ortsentlastungsstraße betroffen werden können; hierbei werden die Arten aufgeführt, die vor dem Bau der Entlastungsstraße kartiert wurden, aber auch die, die nach dem Bau der Entlastungsstraße im Einflussbereich der Straße beobachtet wurden:

Brutvögel	Effektdistanzen / Fluchtdistanz in m	Habitat-entwertung in %	Pot. betroffenen Brutplätze vor dem Bau der Straße (Kartierung 1999/2000)	Pot. betroffenen Brutplätze (Kartierung 2015)
Blaukehlchen	200	20 % bis 100 m	2	1
Wiesenweihe	300	100 %	---	---
Schilfrohrsänger	100	20 % bis 100 m	1	---
Sumpfrohrsänger	200	20 % bis 100 m	---	---
Teichrohrsänger	100	20 % bis 100 m	---	---
Feldlerche	500 (300)	20 % bis 100 m 10 % bis 300 m	12 (8)	9 (5)
Stockente	100	20 %	vorhanden	2
Wiesenpieper	200	20 % bis 100 m	1	---
Rohrweihe	300	100 %	---	---
Saatkrähe	50	100 %	---	---
Austernfischer	100	25 %	3	---
Wiesenschafstelze	100	20 %	---	---
Braunkehlchen	200	20% bis 100 m	---	---
Rotschenkel	200	25 %	---	---
Kiebitz	200	25 %	5	---
Rohrammer	100	20 % bis 100 m	2	1
Uferschnepfe	200	25 %	---	---
Löffelente	150	100 %	---	---
Reiherente	100	20 %	---	---
Schnatterente	200	100 %	---	---
Knäkente	120	100 %	---	---
Blässhuhn	100	100 %	---	1
Höckerschwan	100	100 %	---	---
Schwarzkehlchen	200	20 % bis 100 m	---	---
Feldschwirl	100	20 % bis 100 m	1	---
Wachtel	110	50 %	---	---

Durch die Störzonen der Straße sind daher Habitate von Blaukehlchen, Schilfrohrsänger, Feldlerche, Wiesenpieper, Austernfischer, Kiebitz, Rohrammer und Feldschwirl betroffen. Es ist nun zu prüfen, ob die Beeinträchtigung des Lebensraums durch die Störwirkung der Straße als erhebliche Beeinträchtigung beurteilt werden muss.

Bei dieser Beurteilung wird anhand der Größe der bisher ungestörten, nunmehr aber gestörten Habitatbereiche die Größe des Habitatverlustes ermittelt.

Berücksichtigt man die bereits vorbelasteten Bereiche entlang der L 5, L 8 und dem Oldendorfer Weg liegen in den durch die Ortsentlastung neu gestörten Wirkzonen folgende bisher ungestörten Bereiche:

Bisher ungestörte Flächen im LSG 25 innerhalb der Wirkzonen entlang der Ortsentlastungsstraße		
Wirkzone	Gesamtfläche	Ungestörte Bereiche
400 m	101,7 ha	17,7 ha
300 m	70,9 ha	18,1 ha
200 m	45,1 ha	19,2 ha
100 m	21,2 ha	14,1 ha

Die Beurteilung der Erheblichkeit der durch Störungen hervorgerufenen Flächenentwertungen erfolgt vorsorglich nach den Vorgaben der Fachkonvention des BFN zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP.²³

Bei der artspezifischen Betrachtung der Störung und Beurteilung der Erheblichkeit wurden folgende Aspekte beachtet:

- Größe des bisher genutzten Habitatbereiches innerhalb der bisher ungestörten Wirkzone entlang der Ortsentlastungsstraße
- Habitatentwertungsindex nach den Untersuchungen von Garniel und Mierwald²⁴
- Beurteilung der Erheblichkeit anhand der Überschreitung des Orientierungswertes des quantitativ relativen Flächenverlustes (1 % des gesamten Habitatangebots) nach Lambrecht und Trautner²⁵;
- Beurteilung der Erheblichkeit anhand der Überschreitung des Orientierungswertes des quantitativ absoluten Flächenverlustes nach Lambrecht und Trautner²⁶

Das Kriterium der Sicherung einzigartiger notwendiger Habitats ist nicht zu beachten, da im Störbereich keine für die Art notwendigen Sonderhabitats (z. B. Schlafgewässer der Gänse) betroffen sind.

- Hinsichtlich der zu beachtenden Habitatflächen wird auf die Biotopkartierungen vor und nach dem Bau der Ortsentlastungsstraße zurückgegriffen.

Die Verteilung der Biotopstrukturen (Gesamthabitatsfläche) im LSG wird anhand der Angaben des Standarddatenbogens überschlägig ermittelt.

²³ Lambrecht, H. und Trautner, J. (2007): Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen des FFH-VP-Endberichtes zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007 – FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz – FKZ 8042004, Hannover, Filderstadt

²⁴ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

²⁵ Lambrecht, H. und Trautner, J. (2007): Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen des FFH-VP-Endberichtes zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007 – FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz – FKZ 8042004, Hannover, Filderstadt

²⁶ ebd.

Beurteilung der Erheblichkeit des qualitativ relativen Flächenverlustes

Brutvogel	Bisher ungestörte Habitatbereiche in Wirkzone der Ortsentlastungsstraße		Habitatentwertung nach Garniel und Mierwald in ha	Gesamthabitatfläche / Grenzwert qualitativ relativer Flächenverlust 1 % von Gesamthabitatfläche	Erhebliche Beeinträchtigung
	Habitattyp	Gesamtgröße ha			
Blaukehlchen	Vor allem Schilfgräben und Schilfflächen	ca. 0,40 ha	0,04 ha	25,55 ha / 0,2555 ha	--
Schilfrohrsänger	Vor allem Schilfgräben und Schilfflächen	0,40 ha	0,04 ha	25,55 ha / 0,2555 ha	---
Feldlerche	Acker-Grünlandkomplex	19,00 ha	3,50 ha	2.555 ha / 25 ha	---
Stockente	Acker / Grünland, Gewässer	14,10 ha	2,90 ha	2.555 ha / 25 ha	---
Wiesenpieper	Ausgedehnte Grünlandbereiche, keine Ackerflächen	20,00 ha	2,00 ha	ca. 50 % der Gesamtfläche 1.300 ha / 13 ha	---
Austernfischer	Offene Grünland-Ackerbereiche	15,00 ha	3,75 ha	2.555 ha / 25 ha	---
Kiebitz	Offene Grünland-Ackerbereiche	20,00 ha	5,00 ha	2.555 ha / 25 ha	--
Rohrhammer	Vor allem Schilfgräben und Schilfflächen	0,40 ha	0,04 ha	25,55 ha / 0,2555 ha	---
Feldschwirl	Keine weitere Beachtung, da Habitat durch Beseitigung der Röhrichtfläche auf Stilllegungsbrache beseitigt				

Beurteilung der Erheblichkeit des qualitativ absoluten Flächenverlustes

Brutvogel	Bisher genutzte Habitatbereiche in Wirkzone der Ortsentlastungsstraße	Größe ha ²⁷	Habitatentwertung in ha	Grenzwert Quantitativ - Absoluter Flächenverlust	Erhebliche Beeinträchtigung
Blaukehlchen	Vor allem Schilfgräben und Schilfflächen	Keine weitere Beachtung, da Habitat durch Beseitigung der Röhrichtfläche auf Stilllegungsbrache beseitigt			
Schilfrohrsänger	Vor allem Schilfgräben und Schilfflächen (ohne Stilllegungsbrache)	0,10 ha	0,02 ha	4.000 m ²	---
Feldlerche	Acker-Grünlandkomplex	4,50 ha bis 7,10 ha	Ca. 0,70 bis 1,00 ha	k. A.	---
Stockente	Acker / Grünland, Gewässer	2,00 ha	0,40 ha	k. A.	---
Wiesenpieper	Ausgedehnte Grünlandbereiche, keine Ackerflächen	2,00 ha	0,40 ha	k. A.	---
Austernfischer	Offene Grünland-Ackerbereiche	15,00 ha	3,75 ha	k. A.	---
Kiebitz	Offene Grünland-Ackerbereiche	16,00 ha	4,00 ha	4.000 m ²	ja
Rohrhammer	Vor allem Schilfgräben und Schilfflächen (ohne Stilllegungsbrache)	0,30 ha	0,04 ha	k. A.	---
Feldschwirl	Keine weitere Beachtung, da Habitat durch Beseitigung der Röhrichtfläche auf Stilllegungsbrache beseitigt.				

²⁷ ermittelt anhand der Angaben zur Reviergröße nach Bauer, H-G, Bezzel, E. und Fiedler, W., 2012 Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Sonderausgabe in einem Band, Wiebelsheim

Die Zusammenstellung gibt die Vogelarten wieder, die durch die Störwirkungen der Ortsentlastungsstraße beeinträchtigt sind. Nach den Kartierungsergebnissen von 2000 und den in der Fachkonvention²⁸ vorgegebenen Erheblichkeitsschwellen verursacht die Ortsentlastungsstraße aufgrund der optischen und akustischen Wirkfaktoren eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des Erhalts der Störungsfreiheit hinsichtlich des Kiebitzes als Brutvogel.

Einschränkend muss jedoch hierzu gesagt werden, dass durch die veränderte Nutzung der Flächen (dichter hoher Grasbestand) ohnehin eine Verdrängung der Kiebitzbrutvögel zwischen 2000 und 2009 stattgefunden hat.

Die folgende Tabelle stellt die Auswirkung der Störwirkungen der Ortsentlastungsstraße auf die Rastvögel dar.

Rastvögel	Störradius in m	Pot. betroffene Rastplätze vor dem Bau der Straße (Kartierung 1999/2000)	Pot. betroffene Rastplätze (Kartierung 2015)
Weißwangengans	500	---	Mehrere Bestände bis 2500 Individuen
Goldregenpfeifer	200	---	Zwei kleine Bestände
Großer Brachvogel	400	4 Vorkommen bis 220 Individuen	Ein Bestand bis 180 Individuen
Lachmöwe	k. A.		---
Sturmmöwe	k. A.		--
Löffelente	150	---	---
Pfeifente	150	---	---
Stockente	150	---	---
Blässgans	300	---	Mehrere Bestände bis 435 Individuen
Graugans	200	Kleine Bestände bis 9 Individuen ohne Lokalisierung (bis 500 m)	Bestand mit 20 Individuen
Kurzschnabelgans	300	---	---
Reiherente	k. A.	---	---
Ringelgans	k. A.	---	---
Alpenstrandläufer	k. A.	---	---
Sandregenpfeifer	k. A.	3 Individuen ohne Lokalisierung im größeren Untersuchungsbereich (500 m)	Ein Bestand mit 18 Individuen zwischen Entlastungsstraße und Oldendorfer Tief (500 m)
Zwergschwan	400	---	---
Singschwan	400	---	---

²⁸ Ermittelt aus Reviergröße und Anzahl der Vögel in der Wirkzone

Rastvögel	Störradius in m	Pot. betroffene Rastplätze vor dem Bau der Straße (Kartierung 1999/2000)	Pot. betroffene Rastplätze (Kartierung 2015)
Höckerschwan	k. A.	---	---
Blässhuhn	k. A.	---	---
Silbermöwe	k. A.	Kleine Bestände ohne Lokalisierung mit 70 Individuen (500 m)	---
Heringsmöwe	k. A.	---	---
Kiebitzregenpfeifer	k. A.	---	---
Kiebitz	200	1 Vorkommen mit 80 Individuen	6 Bestände bis 180 Individuen
Bekassine	k. A.	Zwei Beobachtungen in Trassennähe mit 35 und 70 Individuen (500 m)	
Krickente	150	---	---

Aus dieser Zusammenstellung wird deutlich, dass die im Vogelschutzgebiet 63 vorkommenden Rastvögel Störradien bis max. 500 m aufweisen. Diese Fluchtdistanz wurde von Garniel und Mierwald²⁹ für die Weißwangengans angegeben, die Art, die bei den Kartierungen 1999/2000 vor dem Bau der Ortsentlastungsstraße im Bensorsieler Bereich nicht aufgetreten ist, in der Kartierung 2015 aber in großen Mengen auch innerhalb des Störradius beobachtet wurde. Die max. Störzone wird demnach von den Weißwangengänsen nicht gemieden, vielmehr treten die Weißwangengänse heute in großer Anzahl ab 300 m Entfernung auf.

Auch die anderen Rastvogelarten nähern sich der Ortsentlastungsstraße zumeist näher als die oben aufgeführten Störzonen. So sind Kiebitze bereits ab 100 m, zum Teil sogar noch mit geringerer Entfernung entlang der Ortsentlastungsstraße kartiert worden, ebenso Blässgänse und Graugänse.

Der Große Brachvogel meidet nach den Kartierungen die Zone bis 200 m, seine Rastbestände haben sich geringfügig nach Westen und Osten verschoben.

Das nähere Heranrücken der Rastvögel an die Ortsentlastungsstraße kann an der geringen Verkehrsbelastung insbesondere im Winterhalbjahr liegen, evtl. sind aber die Rastbedingungen so günstig, dass sie die Flächen trotz gelegentlichen Störungen aufsuchen.

Insgesamt wird jedoch der Bereich ab 100 m von der Straßentrasse als Rastgebiet regelmäßig genutzt, wobei insbesondere der Kiebitz unter den Limikolen die trassennahen Flächen aufsuchen; die Gänse (Bläss-, Grau- und Weißwangengans) haben die Flächen um Bensorsiel erst in den letzten Jahren zunehmend als Nahrungsflächen angenommen und können ab 100 m beobachtet werden.

Der aufgrund von Literaturrecherchen zu beachtende Störbereich bis max. 500 m

²⁹ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

(Weißwangengans) kann daher bei der vorliegenden Konstellation nicht als gestörter Bereich angenommen werden. Die höchsten Meidungsdistanzen liegen mit ca. 300 m bei der Weißwangengans vor.

Nimmt man diese Fläche als potentiell gestörten Bereich an, so liegen in diesem Störbereich abzüglich der vorbelasteten Bereiche um die L 5 und die L 8 sowie den Oldendorfer Weg (48 ha) ca. 39 ha bisher ungestörter Rastfläche. Diese Flächen werden zu 75 % entwertet, d. h. ca. 31,5 ha.

Bezieht man dies auf die Gesamtfläche des LSG 25 mit 2.555 ha, so liegen in den durch die Ortsentlastungsstraße neu gestörten Bereich ca. 1,14 % der Gesamtfläche des LSG 25.

Diese geringen Auswirkungen auf die Rastvögel sind auch bei einem Vergleich der Rastvogelbestände im Untersuchungsraum von 500 m zu erkennen.

Lediglich der Große Brachvogel und die Bekassine verzeichnen einen Rückgang der Rastvogelvorkommen. Es treffen hier jedoch die Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße mit anderen Entwicklungen oder einschränkenden Aspekten zusammen. Hierzu gehört die beobachtete Abnahme des Brachvogels im gesamten Vogelschutzgebiet, eine Tendenz, die durch Entwicklungen in den Brutbereichen zusammenhängen kann.

Hinsichtlich des Großen Brachvogels ist auch zu beachten, dass diese Art keine festen Rastplätze im Bereich Bensorsiel besitzt, sondern je nach Nutzung, Feuchtigkeit, Vegetation, Störungen mal diese und mal jene Fläche zum Rasten aufsucht. So konnte auch weiter im Binnenteil im Winterhalbjahr vor dem Bau der Entlastungsstraße nach Bohnet kein Brachvogel im Wirkungsbereich der Strecke westlich des Benser Tiefs beobachtet werden³⁰. Aufgrund dieser hohen Flexibilität der Großen Brachvögel ist daher keine erhebliche Beeinträchtigung des Rastvogelbestandes im LSG 25 durch die Entlastungsstraße gegeben. Diese Auffassung wurde auch von Bohnet³¹ bestätigt, der aufgrund der Rastvogelkartierung im gesamten Vogelschutzgebiet V 63 einen Überblick hat über das Rastvogelgeschehen in dem Natura 2000 Gebiet.

Hinsichtlich der Bekassine fehlen Vergleichswerte, da die Bekassine nur in sehr geringer Individuenzahl im gesamten Vogelschutzgebiet 63 vertreten ist. Bekassinen als Rastvögel sind nach Auskunft von Bohnet und Menke nur sehr schwer zu kartieren, da sie nur bei direkt intensiven Störungen davonfliegen. Aus den vorliegenden zufälligen Einzelkartierungen können daher keine haltbaren Schlüsse bezüglich der Störwirkungen gezogen werden³².

Hinsichtlich der Bedeutung der trassennahen Fläche des Rasthabitates für die wertgebenden Arten ist in diesem Zusammenhang die Zunahme der Weißwangengans sowie der Goldregenpfeifer als Rastvögel zu beachten, was auch auf einer gewissen Verlagerung von Rastbeständen hinweisen kann.

³⁰ Telefonische Mitteilung von Werner Menke, WAU, November 2016

³¹ Telefonische Mitteilung von Volker Bohnet, November 2016

³² Telefonische Mitteilung Volker Bohnet, November 2016 / Telefonische Mitteilung Tim Roßkamp, November 2016

Hinsichtlich der bisher ungestörten Rastbiotope liegt der ermittelte Wert der zusätzlich gestörten Fläche bei knapp oberhalb der 1 % Marke. Betrachtet man jedoch den enormen Zuwachs der Rastvögel und damit die Zunahme der Bedeutung der Rastbiotopfläche, ist eine erhebliche Beeinträchtigung der Rastfläche aufgrund von Habitatbeeinflussung durch Lärm und optischer Beeinträchtigung nicht zu erkennen.

Hier kann auf die Ausführungen von Garniel und Mierwald³³ verwiesen werden, dass die dort angegebenen Fluchtdistanzen die ungünstigste Konstellation wiedergibt, die tatsächlichen Auswirkungen im Einzelfall aber weit unterhalb dieser Voraussage liegen können.

Diese Vermutung trifft auf die Situation der Ortsentlastungsstraße zu. So haben nicht nur die rastenden Gänse erheblich zugenommen, auch das Rastvorkommen von Kiebitz, Sandregenpfeifer, Sturmmöwe und Goldregenpfeifer haben sich vermehrt.

Bei einem Vergleich der Rastvorkommen in 2000 und 2015 haben die Rastaktivitäten demnach zugenommen. Dies ist ein wesentliches Indiz darauf, dass die Auswirkungen der Ortsentlastungsstraße auf die Rasthabitats im vorliegenden Fall sehr gering sind.

Es ist daher eine geringe Entwertung der Rasthabitats durch den Betrieb auf der Ortsentlastungsstraße möglich, die aber, insbesondere von dem Hintergrund der Zunahme der Rastaktivitäten im der Straße benachbarten Raum, nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Störungsfreiheit in LSG 25 mit Auswirkungen auf die Rastvogelhabitats führt.

Der Schutzzweck des Erhalts der Störungsfreiheit wird daher hinsichtlich der Rastvögel zwar berührt, vor dem Hintergrund der Zunahme der Rastaktivitäten aber nicht nachteilig berührt; der Schutzzweck wird demnach nicht erheblich beeinträchtigt.

7.3.7. Zusammenfassung

Bei der Überprüfung der Beeinträchtigung der Schutzzwecke des LSG 25 konnte lediglich bei dem Schutzzweck Erhalt der Störungsfreiheit eine intensiver zu untersuchende Beeinträchtigung erkannt werden. Aufbauend auf den Unterlagen von Lambrecht und Trautner³⁴ und den Effektdistanzen von Garniel und Mierwald³⁵ wurde

³³ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

³⁴ Lambrecht, H. und Trautner, J. (2007): Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen des FFH-VP-Endberichtes zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007 – FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz – FKZ 8042004, Hannover, Filderstadt

³⁵ Garniel, A. und Mierwald (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Schlussbericht zum Forschungsbericht FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

für den Kiebitz eine erhebliche Beeinträchtigung des Brutbestandes durch optische und akustische Störungen ausgehend von der Straße ermittelt werden.

Aufgrund der erheblichen Zunahme der Rastaktivitäten im Nahbereich der Ortsentlastungsstraße (insbesondere Gänse und Kiebitz) kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Rasthabitats 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.

Durch die Beeinträchtigung eines Schutzzweckes, hier des Schutzzweckes der Störungsfreiheit für den Brutvogel Kiebitz, ist jedoch insgesamt eine erhebliche Beeinträchtigung des LSG 25 festzustellen.

7.4. Kumulative Effekte

7.4.1. Berücksichtigte Projekte und Pläne

Im Bereich des LSG 25 sind folgende weitere Projekte und Pläne umgesetzt oder geplant, die hinsichtlich der möglichen kumulativen Effekte auf das LSG 25 betrachtet werden müssen:

- Im Zuge der Flurbereinigung Bensorsiel wurden vorhandene landwirtschaftliche Wege mit schlechtem Wegezustand und in verschiedener Breite, auf derselben Trasse ausgebaut. Hierbei wurden bituminöse Decken, Pflaster- und Schlackendecken angelegt. Eine neue Wegeverbindung wurde nicht geschaffen, neue Verkehrsströme daher nicht initiiert. Eine längerfristige Beeinträchtigung des Schutzgebietes ist daher nicht gegeben. Baubedingte Auswirkungen sind heute nicht mehr mit angemessenem Aufwand zu rekonstruieren.
- Bebauungsplan Nr. 17 der Stadt Esens, Ortsteil Bensorsiel: Biogasanlage Meedhammerweg; es handelt sich um eine Biogasanlage, angelehnt an den landwirtschaftlichen Hof Janssen im Osten des Plangebietes. Dieser Bebauungsplan besteht zwar noch, es bestehen jedoch derzeit keine Pläne zu Umsetzung. Da der Bebauungsplan jedoch noch rechtskräftig ist, wird er als kumulierendes Projekt im Folgenden genauer betrachtet und geprüft, ob durch diese Maßnahmen und die kommunale Entlastungsstraße zusammen (kumulierend) erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzzwecke des LSG 25 zu befürchten sind.
- Raumordnungsverfahren Campingplatz Bensorsiel; im Jahre 2004 plante der Kurverein Esens Bensorsiel südlich der Ortsentlastungsstraße zwischen Benser Tief und der Landesstraße 8 beidseits der Bettenwarfer Leide einen Komfort-Campingplatz. Es erfolgte eine raumordnerische Feststellung durch den Landkreis Wittmund. Die Planungen wurden mittlerweile jedoch aufgegeben.
- Bebauungsplan Nr. 8 der Gemeinde Holtgast: Windpark Utgast, Repowering im Windpark Utgast außerhalb des Vogelschutzgebietes; der Bebauungsplan sieht eine Höhenbegrenzung von 100 m vor; Beeinträchtigungen innerhalb des

Vogelschutzgebietes über das bereits vorhandene Maß hinaus mit Auswirkungen auf Rastvogelbestände sind dadurch nicht gegeben. Eine genauere Überprüfung fand bei den Graugänsen statt, aber auch hier wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt. Eine kumulierende Wirkung hinsichtlich der Graugänse als Rastvögel ist nicht gegeben, da Graugänse durch die kommunale Entlastungsstraße nicht beeinträchtigt werden.

- Bebauungsplan Nr. 6 der Gemeinde Neuharlingersiel: Golfplatz Ostbense; die Planungen werden zurzeit nicht weitergeführt.
- Weiterbetrieb und Erweiterung Quarzsandtagebau Utgast
Nördlich von Utgast liegt eine Sandentnahmestelle, die in das Landschaftsschutzgebiet LSG 25 hineinreicht. Dieser Sandabbau soll nun innerhalb des LSG 25 vergrößert werden; derzeit liegen die Pläne im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens aus. Im folgenden Kapitel wird daher genauer überprüft, ob durch diese Maßnahmen und die kommunale Entlastungsstraße zusammen (kumulierend) erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzzwecke des LSG 25 zu befürchten sind.

Weitere Vorhaben sind im Samtgemeindegebiet und damit im LSG 25 und LSG 25 II nicht bekannt.

7.4.2. Bebauungsplan Nr. 17 der Stadt Esens „Biogasanlage L5 / Meedhammer Weg“

7.4.2.1. Beschreibung der Planung

2009 wurde von der Stadt Esens der Bebauungsplan Nr. 17 beschlossen, der im Kreuzungsbereich Meedhammer Weg und L 5 angrenzend an den hier liegenden Hofbereich ein sonstiges Sondergebiet, Zweckbestimmung Biogasanlage festsetzt.

Das Sondergebiet hat eine Größe von ca. 0,51 ha, es ist umgeben von einer Grünfläche von ca. 0,19 ha. Die Grünfläche soll mit Gehölzen bepflanzt werden. Der Seitengraben am Meedhammer Weg wird als Wasserfläche (0,02 ha) festgesetzt. Der Bebauungsplan grenzt direkt an die landwirtschaftlichen Hof- und Lagerflächen mit dem Güllebehälter des landwirtschaftlichen Betriebs an der L 5 an. Zur Zeit der Planung lag 50 m südlich eine Windkraftanlage, die aber zwischenzeitlich demonstert wurde.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde 2007/2008 eine Brut- und Rastvogelkartierung durchgeführt. Der Geltungsbereich sowie die Flächen zwischen L 5 und Meedhammer Weg wurden auch in der Kartierung 2015 im Rahmen des Bauleitplanverfahrens für die Kommunale Entlastungsstraße kartiert, so dass hier zwei Kartierungen vorliegen, die die Entwicklung der Vogelbestände im Bereich des Meedhammer Weges zeigen.

Der Bebauungsplan Nr. 17 wurde zu einer Zeit aufgestellt, in der das Vogelschutzgebiet durch die Landesregierung über die Bundesrepublik an die EU gemeldet wurde, das Landschaftsschutzgebiet zur nationalen Unterschutzstellung wurde erst 2010 ausgewiesen. In Zusammenarbeit mit der Unteren Naturschutzbehörde Wittmund, dem NLWKN, Dienststelle Brake/Oldenburg und in Abstimmung mit der staatlichen Vogelschutzbehörde Niedersachsen wurden Erhaltungsziele ausformuliert.

liert, die als Prüfmaßstab der Wirkungen des Vorhabens auf das V 63 herangezogen wurden. Die Prüfung des Vorhabens im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ergab, dass durch die Biogasanlage keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet zu erwarten sind. Auch die untere Naturschutzbehörde für den Landkreis Wittmund kam gemäß Schreiben vom 10.06.2008 zu dem Ergebnis, dass der Bau und Betrieb einer Biogasanlage am geplanten Standort keine erhebliche Beeinträchtigung für das Vogelschutzgebiet V 63 darstellt.

In der Schutzgebietsverordnung für das LSG 25 von 2010 werden bauliche Vorhaben im beplanten Innenbereich, soweit der Bebauungsplan zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung Rechtskraft besitzt, freigestellt; dies trifft demnach auf Baumaßnahmen im Sondergebiet Biogasanlage im Bereich des BP 17 zu.

Zur Ermittlung der kumulativen Auswirkungen wird im Folgenden nun überprüft, welche Auswirkungen unter Beachtung der in der Schutzgebietsausweisung des LSG 25 von 2010 festgelegten Schutzzwecke der BP 17 besitzt, wobei auf die Darstellungen in der Begründung des Bebauungsplans zurückgegriffen wird.

7.4.2.2. Beeinträchtigung der Schutzzwecke des LSG 25 durch den BP 17

Im Folgenden wird überprüft, ob gemäß der Beschreibung des Vorhabens die Schutzzwecke des LSG 25 durch den BP 17 beeinträchtigt werden.

Schutzzwecke	Beeinträchtigung zu befürchten	Begründung
Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, des strukturreichen Grabensystems, von Verlandungszonen und Schlafgewässern für Gänse; Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände	x	Innerhalb des Plangebietes wird ein Röhrichtgraben auf 10 m beseitigt.
Erhalt unzerschnittener, großräumig offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz	x	Durch die Planung werden 0,7 ha Intensivgrünland beseitigt (2017 kartiert als 5.500 m ² Intensivgrünland und 1.500 m ² landwirtschaftliche Hoffläche mit Ruderalvegetation). Da dieses Grünland direkt angrenzend an die landwirtschaftliche Hofstelle an der L 5 und gegenüber der Hafenzufahrt sowie nahe an weiteren Gebäuden an Meedhammer Weg, Rotzmense und L 5 liegt, zählt diese Grünfläche nicht zum unzerschnittenen, großräumig offenen Grünlandkomplex, wohl aber zur Grünland- und Ackerlandschaft mit engem Grabennetz.

Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensiven Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst	x	Durch den Entzug von 0.7 ha Grünland ist eine Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen auf diesen Flächen nicht mehr möglich.
Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzter Randbereiche sowie sonstiger schütter bewachsener Flächen	x	Der Ruderalbereich entlang des Meedhammer Weges geht auf 10 m Länge und einer Breite von ca. 0,5 bis 1 m verloren.
Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer	---	Innerhalb des LSG 25 werden die freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore nicht beeinträchtigt. Der Flugkorridor zum Wattenmeer wird durch die 9 m hohe Anlage nicht behindert.
Erhalt der Störungsfreiheit	(x)	Störungen sind durch den Lärm der Anlage und des Zulieferungsverkehrs zu befürchten. Bezüglich der Lärmimmissionen wurde ein Lärmgutachten erstellt, das selbst unter Beachtung der Windkraftanlage für die nahe gelegenen Wohnhäuser eine Unterschreitung der Richtwerte der TA Lärm um mindestens 6 dB(A) nachweist. Wesentliche Lärmimmissionen sind daher nicht zu erwarten. Dies gilt auch für die Geruchsbelastung, was ebenfalls durch ein Gutachten nachgewiesen wurde. Die verkehrliche Anbindung erfolgt von der L 5 und auf einer Länge von 20 m über den Meedhammer Weg, d.h. über bereits gewidmete bzw. klassifizierte Straßen. Eine Störung könnte jedoch durch optische Beunruhigung im Laufe der Bauzeiten und die Verschiebung der optischen Grenzlinie von der Straße zur Südgrenze des Bebauungsplanes stattfinden. Hierzu wird der vorhandene Brut- und Rastvogelbestand nachfolgend entsprechend überprüft.
Erhalt der Störungsfreiheit für Brutvögel		
Blaukehlchen	---	Nächstes Brutvorkommen (2007) 360 m entfernt jenseits des Meedhammer Weges (2015 kein Brutvorkommen), keine Störwirkung
Schilfrohrsänger	x	Nächstes Vorkommen ca. 280 m (2007) entfernt jenseits des Meedhammer Weges, keine Störwirkung. Bei der Kartierung 2015 konnten 4 Brutreviere zusätzlich beobachtet werden, die näher an der Anlage liegen. Bei einem Brutvorkommen (2015) am Meedhammer Weg ist eine Störung zumindest baubedingt nicht auszuschließen.
Feldlerche	---	Nächstes Vorkommen 2007 ca. 650 m (2017 ca. 360 m) jeweils südlich des Meedhammer Weges nahe der Bettenwarfer Leide, keine Beeinträchtigung zu befürchten.
Wiesenpieper	x	Vorkommen 2007 südlich des Meedhammer Weges in einer Entfernung von 500 m; 2015 insgesamt 4 Vorkommen im Bereich zwischen Meedhammer Weg, L5 und L 8. Mögliche Störung je eines Brutpaares in ca. 50 m und 250 m Entfernung vom Geltungsbereich wird berücksichtigt; Störbereich ca. 4 ha.

Rohrammer	---	Vorkommen südlich des Meedhammer Weges, keine Beeinträchtigung zu befürchten.
Schwarzkehlchen	x	2015 Vorkommen am Meedhammer Weg auf Höhe der Anlage. Eine Störung des Reviers ist zumindest baubedingt zu befürchten.
Feldschwirl	---	Ca. 700 m südlich des Geltungsbereichs nahe der Bettenwarfer Leide, keine Beeinträchtigung zu befürchten.
Kein Vorkommen in der Umgebung des Geltungsbereiches östlich der L 8 von Wiesenweihe, Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger, Stockente, Braunkehlchen, Rotschenkel, Kiebitz, Uferschnepfe, Löffelente, Reiherente, Knäente, Blässhuhn, Höckerschwan, Wachtel		
Erhalt der Störungsfreiheit für Rastvögel		
Weißwangengans	x	Die Weißwangengans rastete 2007 nicht westlich der L 8, 2015 jedoch in verschiedenen Bereichen, vor allem nahe der Bettenwarfer Leide. Ein Rasttrupp konnte südlich des Geltungsbereiches festgestellt werden; durch die Anlage ist für diesen Bereich eine Störung denkbar.
Großer Brachvogel	---	Rastvorkommen südöstlich des Meedhammer Weges 2007, 2015 östlich des Meedhammer Weges südlich des vorhandenen Wohngebäudes am Meedhammer Weg; ca. 225 bis 300 m von Geltungsbereich entfernt. Eine Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten, da ein anderes Gebäude zwischen BP und Rastplatz liegt.
Graugans	x	Rastvorkommen 2007 nahe der Bettenwarfer Leide, 2015 Restvorkommen ca. 150 m südlich des Geltungsbereiches und direkt östlich des Kreuzungsbereiches mit der L 5, Rastvorkommen könnten gestört werden.
Blässgans	x	Kein Rastvorkommen 2007, Rastvorkommen 2015 ca. 100 m südlich des Geltungsbereichs und direkt östlich des Kreuzungsbereiches mit der L 5, Rastvorkommen könnten gestört werden.
Weitere Rastvorkommen sind nicht betroffen		

Zusammengefasst sind also folgende Habitatentwertungen möglich, die bei der weiteren Betrachtung berücksichtigt werden:

Röhrichtfläche

- Verlust auf ca. 10 m Länge (25 m²)
- Verlust von ca. 250 m² durch evtl. bau- und betriebsbedingte Störungen

Freie Feldflur

- Verlust von 5 - 10 m² Ruderalstreifen entlang des Meedhammer Weges sowie 50 bis 100 m² durch evtl. bau- und betriebsbedingte Störungen
- Verlust von 7000 m² Intensivgrünland 2007 (2017 kartiert als 5500 m² Grünland und 1500 m² Hoffläche)
- Weitere bau- und betriebsbedingte Störungen in der Umgebung je nach Brut- und Rastvogelart

Mögliche betroffene Habitate folgender Brut- und Rastvögel

- Schilfrohrsänger (Röhrichtflächen im Bereich der Anlage, ca. 275 m²)
- Wiesenpieper (max. 2 Brutpaare, 4 ha),
- Schwarzkehlchen (1 Brutpaar ca. 150 m² Ruderalfläche, Reviergröße ca. 1 ha)
- Weißwangen-, Grau- und Blässgans als Rastvögel, betroffen sind Flächen, die durch Straßen und Siedlungen bereits gestört sind.

7.4.3. Weiterbetrieb und Erweiterung Quarzsandtagebau „Utgast“

7.4.3.1. Beschreibung der Planung

Die Kiesgruben Günther Müller GmbH Co. & KG, Neuschoo, betreibt derzeit einen Quarzsandabbau nördlich von Utgast. Entstanden sind hier bereits 3 Abbaugewässer, von denen das mittlere und das östliche im Vogelschutzgebiet V 63 liegen. Das östliche Abbaugewässer soll nun vertieft und erheblich erweitert werden. Im Zuge des geplanten Abbaus vergrößern sich diese Nassabbauflächen langfristig um rd. 21,39 ha auf zukünftig insgesamt 29,55 ha (max. Länge ca. 800 m, max. Breite ca. 500 m, Abbautiefe 30 m). Die Abbauflächen liegen vollständig im Vogelschutzgebiet und im LSG 25. Die Abbaufläche liegt ca. 1,8 km von der kommunalen Entlastungsstraße entfernt.

Für den Abbau, der unter das Bergrecht fällt, muss ein Rahmenbetriebsplan erstellt werden, der planfestgestellt wird. Zuständig ist das Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), Hannover. Die für die Planfeststellung erarbeiteten Unterlagen lagen vom 29.01.2018 bis zum 28.02.2018 in der Samtgemeinde Esens zur Einsichtnahme öffentlich aus und sind im Internet einzusehen.

Die Verträglichkeitsprüfung ist nur dann auf andere Projekte zu erstrecken, wenn deren Auswirkungen und damit das Ausmaß der Summationswirkung verlässlich absehbar sind; das ist grundsätzlich erst dann der Fall, wenn die Zulassungsentcheidung erteilt ist (BVerwG Urteil vom 21.05.2008 – 9 A 68.07 – juris Rn. 21, Urteil vom 24.11.2011, 9 A 24/10, juris Rn. 40). Auch wenn der Planfeststellungsbeschluss hier noch nicht erlassen wurde, liegt doch spätestens mit der öffentlichen Auslegung der Unterlagen eine hinreichende Verfestigung der Planung vor, die es erlaubt, kumulative Auswirkungen in den Blick zu nehmen (OVG Münster, Urteil vom 1.12.2011, 8 D 58/08.AK, juris, Rn. 622 ff; Urteil vom 16.06.2016, 8 D 99/13.AK, juris RN 459 ff.; Beschluss vom 13.09.2017, 8 B 1373/16, juris Rn 6 FF.) Trotz Fehlens des Planfeststellungsbeschlusses wird daher vorsorglich eine Betrachtung etwaiger kumulativer Effekte vorgenommen und in die Prüfung nach § 34 BNatSchG der kommunalen Entlastungsstraße bezüglich der Beeinträchtigung des LSG 25 mit einbezogen.

7.4.3.2. Beeinträchtigung der Schutzzecke des LSG 25 durch den geplanten Quarzsandabbau Utgast gemäß der FFH-Verträglichkeitsstudie

Teil der Planunterlagen³⁶, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens des Rahmenbetriebsplans ausgelegt werden, ist eine FFH-Verträglichkeitsstudie. In dieser werden folgende Beeinträchtigungen der Schutzzwecke des LSG 25 festgestellt:

Beeinträchtigte Schutzzwecke	Begründung
Erhalt des Grünlandes, Förderung der Umwandlung von Acker in Grünland	Grünflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Förderung der extensiven Grünlandbewirtschaftung mit hohen Grundwasserständen	Grünflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Erhaltung von Brut- und Nahrungsflächen mit hoher Bodenfeuchtigkeit	Grünflächen gehen vorhabenbedingt verloren; andererseits entstehen feuchte und vegetationsarme Uferzonen
Erhaltungsziele für Wertbestimmende Vogelarten	
Blauehlchen Erhalt und Neuschaffung strukturreicher Grünland-Grabenareale mit Acker- und Grabenarealen mit hohem Anteil an Röhrichtbiotopen als Lebensraum des Blauehlchens	Grünflächen mit Grabensystem gehen vorhabenbedingt verloren
Wiesenweihe Erhalt strukturreicher, unzerschnittener, großräumiger offener Acker-Grabenareale und Grünland-Grabenareale in unmittelbarer Nachbarschaft	Grünflächen mit Grabensystem gehen vorhabenbedingt verloren
Erhalt und Schaffung von kurzrasigen Grünlandflächen als Nahrungshabitat für rastende und überwinternde Vögel	Grünflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Goldregenpfeifer (als Rastvogel) Erhaltung der unzerschnittenen, großräumigen offenen Acker-Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen	Grünland- und Ackerflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Erhalt von feuchten kurzrasigen Grünlandflächen	Grünlandflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Großer Brachvogel (als Rastvogel) Erhaltung der unzerschnittenen, großräumigen offenen Acker-Grünlandkomplexe mit freien Sichtverhältnissen	Grünland- und Ackerflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Erhalt und Entwicklung von feuchten bis nassen Grünlandflächen	Grünlandflächen gehen vorhabenbedingt verloren

³⁶ Weiterbetrieb und Erweiterung Quarzsandtagebau „Utgast“, Kiesgruben Günther Müller GmbH & Co.KG, Neuschoo, FFH –Verträglichkeitsstudie, bearb. von H & M Ingenieurbüro GmbH Co.KG, Hesel, 22. November 2017

Beeinträchtigte Schutzzwecke	Begründung
Lachmöwe (als Rastvogel) Erhalt von feuchten bis nassen Grünlandflächen	Grünlandflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Erhalt von offenen Grünlandkomplexen	Grünlandflächen gehen vorhabenbedingt verloren
Sturmmöwe (als Rastvogel) Erhalt von offenen Grünland- und Ackerlandschaften, v.a. im Küstenbereich	Grünlandflächen gehen vorhabenbedingt verloren

Die FFH-Verträglichkeitsstudie zum Quarzsandabbau stellt fest, dass lediglich durch den direkten abbaubedingten Flächenentzug relevante Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Schutzgebietes gegeben sind. Im Einzelnen wird hierzu aufgeführt:

- Die in Anspruch genommene Fläche ist für keine der wertbestimmenden Arten essenzieller Bestandteil des Habitats
- Der Umfang der direkten Flächeninanspruchnahme ist nicht größer als 1 % der Gesamtfläche des jeweiligen Habitats der Art im betrachteten Gebiet (östlicher Teil des V 63 zwischen Dornumersiel und Neuharlingersiel).
- Der faktische Habitatverlust für das Blaukehlchen bleibt über den gesamten Abbauphase unterhalb des 4000 m² Orientierungswertes nach Lambrecht und Trautner³⁷; hierbei wird berücksichtigt, dass durch die Neuschaffung des Gewässers auch neue Röhrichtbestände entstehen.
- Der faktische Habitatverlust für den Schilfrohrsänger bleibt über den gesamten Abbauphase unterhalb des 4000 m² Orientierungswertes nach Lambrecht und Trautner³⁸; hierbei wird berücksichtigt, dass durch die Neuschaffung des Gewässers auch neue Röhrichtbestände entstehen.
- Der faktische Habitatverlust für Wiesenweihen überschreitet zwar den Orientierungswert von 10 ha; allerdings werden durch die Schaffung von Uferzonen und Randbereichen der Abbaustätten über 17 Jahre neue Habitatstrukturen für die Wiesenweihe wie Brachflächen, lückige Röhrichte und Feuchtbrachen geschaffen.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie zu Weiterbetrieb und Erweiterung des Quarzsandtagebaus „Utgast“ kommt daher zu dem Schluss, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes 25 nicht vorliegt.

Zusammengefasst sind also folgende Habitatentwertungen möglich, die bei der weiteren Betrachtung berücksichtigt werden:

³⁷ Lambrecht, H. und Trautner, J. (2007): Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen des FFH-VP-Endberichtes zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007 – FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz – FKZ 8042004, Hannover, Filderstadt
³⁸ Ebd.

Die Einschätzung der Habitatverluste durch den Quarzsandabbau wird der FFH-Verträglichkeitsstudie entnommen; zusätzlich wurden Gespräche am 07.02. und 12.02.2018 mit dem Planungsbüro H & M, Herrn Graefe, geführt, um genauere Angaben über den Habitatverlust zu erhalten. Aufgrund dieser Telefonate und den Unterlagen der FFH-Verträglichkeitsstudie stellt sich der Habitatverlust durch den Quarzsandabbau wie folgt dar:

Röhrichtflächen

Die Beseitigung der Röhrichtbestände wird durch die Schaffung neuer Röhrichtbestände am Abbaugewässer ausgeglichen. So entfallen z.B. im 1. Abbauabschnitt ca. 2000 m² vorhandenen Röhrichtflächen, dafür werden im Abbaugewässer 1500 m² strukturreicher Ufersaum als Standort für Uferröhrichte, 3750 m² Flachwasserzonen sowie zusätzlich feuchte Uferbereiche geschaffen. Der Verlust wird demnach vollständig ausgeglichen. Entsprechend fällt die Bilanzierung für die weiteren Abbauabschnitte aus, so dass langfristig von keinem Verlust an Röhrichtstrukturen auszugehen ist.

Röhrichtbrüter sind nach Angaben des H & M Ingenieurbüros nicht nachteilig betroffen, da durch den schrittweisen Abbau die Röhrichtflächen insgesamt nicht vermindert werden.

Freie Feldflur

Die Abbaufäche vergrößert sich um insgesamt ca. 24,1 ha, hiervon werden ca. 21,4 Wasserflächen entstehen, die restlichen Flächen werden zu vegetationslosen bzw. -armen Uferandbereichen entwickelt, die zumindest während der Betriebszeit gehölzfrei bleiben.

Die zusätzlich in Anspruch genommenen Flächen von ca. 24,1 ha teilen sich nach der Biotopkartierung (H & M Ingenieurgesellschaft)³⁹ wie folgt auf:

- Intensivgrünland, Grünlandansaat ca. 12,1 ha
- Ackerflächen ca. 11,2 ha
- Ruderalvegetation ca. 0,8 ha.

Hiervon liegen ca. 3,3 ha Grünlandfläche und 1,2 ha Ackerflächen zwischen den vorhandenen Abbaufächen und der angrenzenden Siedlung bzw. einem Gemeindegeweg. Diese Flächen sind als Wiesenvogelgebiet nicht geeignet und wurden nach der Kartierung von 2011/2012 nicht von Wiesenvögeln besiedelt.

Auf den restlichen, nördlich der vorhandenen Abbaufächen liegenden Intensivgrünland- und Ackerflächen (19,8 ha) konnten 2011/2012 je 1 Paar Austernfischer, Feldlerche und Kiebitz (Brutzeitfeststellung und Brutverdacht) kartiert werden. Hierbei ist jedoch einschränkend festzustellen, dass die Brutplätze jeweils mindestens 125 m Abstand von den angrenzenden Gemeindestraßen Strengeweg und Ettingsweg einhalten. Trotz der Vorbelastung der straßenbegleitenden Flächen an den Gemeindestraßen wird in der weiteren Betrachtung ein Verlust von 19,8 ha freie Feld-

³⁹ Die Kartierung erfolgte 2011 mit einer Nachkartierung in 2015.

flur als Lebensraum für Wiesenbrüter berücksichtigt. Diese Fläche setzt sich nach der Biotopkartierung des H & M Ingenieurbüros aus ca. 9 ha Intensivgrünland und 10,8 ha Ackerland zusammen. Zusätzlich wird eine Ruderalfläche (0,8 ha) beseitigt.

Rastvögel

Bezüglich der Rastvögel fand in der FFH-Verträglichkeitsstudie zum Quarzsandabbau keine differenzierte Beurteilung einer möglichen Beeinträchtigung statt.

- Durch den Quarzsandabbau gehen Rastbereiche für
 - Kiebitze (200, 70, 15, 12 Individuen jeweils am 26.01.2012)
 - Goldregenpfeifer (115, 90, 80 Individuen jeweils am 26.01.2012)
 - Großer Brachvogel (12 Individuen am 7.12.2011 oder 2012)

verloren

Die Rastbestände der Limikolen innerhalb des Abbaugbietes sind kleine Bestände ohne besondere Bedeutung, in der Umgebung sind jedoch Rastvorkommen des Goldregenpfeifers bis zur landesweiten Bedeutung sowie Vorkommen des Kiebitzes bis zur regionalen Bedeutung festgestellt worden.

Außerhalb der vorhandenen Wasserflächen wurden 2011 und 2012 noch folgende Rastvogelvorkommen auf den geplanten Abbaufächen festgestellt:

Sturmmöwe (60, 23, und 20 Individuen am 26. und 19. 03. 2012)

Heringsmöwe (25 Individuen am 06.03.2012)

Stockenten (2 Individuen)

Stare (50 und 35 Individuen)

Wacholderdrosseln (18 Individuen)

Ringeltauben (18 Individuen).

Im Text werden darüber hinaus auch noch bedeutende Vorkommen von Nonnengans und Graugans erwähnt.

7.4.4. Kumulative Auswirkungen der kommunalen Entlastungsstraße, des BP 17 der Stadt Esens und des Quarzabbaus auf die Schutzzwecke des LSG 25

Diese Prüfung erfolgt analog der Prüfung in Kap. 7.3. gemäß dem festgelegten Prüfmaßstab nach Kap. 7.1.3.

Erhalt der vorhandenen Röhrichtbestände, des strukturreichen Grabensystems, von Verlandungszonen und Schlafgewässern für Gänse; Förderung und Wiederherstellung strukturreicher Gräben und Röhrichtbestände

Eine Beeinträchtigung durch die außerhalb des LSG 25 verlaufende Ortsentlastungsstraße findet nicht statt; kumulative Auswirkungen sind daher nicht gegeben.

Erhalt unzerschnittener, großräumig offener Grünlandkomplexe sowie Grünland- und Ackerlandschaften mit engem Grabennetz

Eine Beeinträchtigung durch die außerhalb des LSG 25 verlaufende Ortsentlastungsstraße findet nicht statt; kumulative Auswirkungen sind daher nicht gegeben.

Erhalt und Entwicklung feuchter und nasser Grünlandflächen, Förderung der extensiven Nutzung sowie der Kurzrasigkeit im Herbst

Eine Beeinträchtigung durch die außerhalb des LSG 25 verlaufende Ortsentlastungsstraße findet nicht statt; kumulative Auswirkungen sind daher nicht gegeben.

Erhalt von Bracheflächen, extensiv oder ungenutzter Randbereiche sowie sonstiger schütter bewachsener Flächen

Eine Beeinträchtigung durch die außerhalb des LSG 25 verlaufende Ortsentlastungsstraße findet nicht statt; kumulative Auswirkungen sind daher nicht gegeben.

Erhalt der freien Sichtverhältnisse und freien Flugkorridore, insbesondere zum Wattenmeer

Eine Beeinträchtigung dieses Schutzzweckes konnte für den Quarzsandabbau nicht festgestellt werden, eine kumulative Wirkung ist daher nicht gegeben.

Erhalt der Störungsfreiheit

Wesentliche Auswirkungen hat die Ortsentlastungsstraße Bensorsiel auf die Störungsfreiheit innerhalb des LSG 25.

Brutvögel

Der Begriff „Störungsfreiheit“, bezogen auf optische und akustische Einflüsse, kann nicht absolut betrachtet werden, sondern muss auf die verschiedenen hier lebenden und im LSG 25 geschützten Vogelarten bezogen werden. Im Rahmen der Untersuchung zur kommunalen Entlastungsstraße konnte eine potentielle Störung der Brutvögel aufgrund der Kartierung von Brutpaaren innerhalb der Effektdistanzen nach Garniel und Mierwald⁴⁰ für folgende Arten festgestellt werden:

Blaukehlchen
Schilfrohrsänger
Feldlerche
Wiesenpieper
Austernfischer
Kiebitz
Rohrhammer
Feldschwirl

Als zusätzliche Art ist noch das Schwarzkehlchen zu betrachten.

Es muss nun überprüft werden, ob durch den Habitatentzug durch den Quarzsandabbau die Erheblichkeitsschwellen bezüglich des qualitativ relativen Flächen-

⁴⁰ Garniel, A.; Mierwald, U. (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Schlussbericht zum Forschungsprojekt FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen: „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“

verlustes und des qualitativ absoluten Flächenverlustes nach Lambrecht und Trautner⁴¹ überschritten werden.

Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der Störungen des LSG 25 durch die kommunale Entlastungsstraße sowie der Störungen und Flächenverluste aufgrund des Quarzsandabbaus und des BP 17 der Stadt Esens vorgenommen. Hinsichtlich der Erheblichkeitseinschätzung wird auf Lambrecht und Trautner⁴² zurückgegriffen.

Blaukehlchen	Quantitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	0,4 ha	0,2555 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße	Habitatverlust durch Beseitigung der Röhrichtbrache, nicht durch Trasse der kommunalen Entlastungsstraße	0,04 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau	Verlust der Röhrichtstrukturen wird durch Neuschaffung der Uferzonen ausgeglichen	Verlust der Röhrichtstrukturen wird durch Neuschaffung der Uferzonen ausgeglichen
Flächenverlust durch BP 17	---	---
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Schilfrohrsänger	Quantitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	0,4 ha	0,2555 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße	0,02 ha	0,02 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau	Verlust der Röhrichtstrukturen wird durch Neuschaffung der Uferzonen ausgeglichen	Verlust der Röhrichtstrukturen wird durch Neuschaffung der Uferzonen ausgeglichen
Flächenverlust durch BP 17	Verlust von 25 m ² , ggf. Störung von 250 m ²	Habitatentwertung auf 275 m ²
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

⁴¹ Lambrecht, H. und Trautner, J. (2007): Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen des FFH-VP-Endberichtes zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007 – FuE-Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz – FKZ 8042004, Hannover, Filderstadt
⁴² ebd.

Feldlerche	Quantitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angabe	25 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße		3,5 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau		19,8 ha Verlust an freier Feldflur als Wiesenvogelhabitat
Flächenverlust durch BP 17	---	Kein Brutrevier betroffen
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Stockente	Quantitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angabe	25 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße		2,9 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau		Ein Brutpaar im Röhrichtgraben, Verlust der Röhrichtstrukturen wird durch Neuschaffung der Uferzonen ausgeglichen
Flächenverlust durch BP 17	---	---
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Wiesenpieper	Qualitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angaben	13 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße		2 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau		Kein Brutnachweis oder Brutverdacht
Flächenverlust durch BP 17	---	4 ha (zwei Reviere)
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Austernfischer	Quantitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angaben	25 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße		3,75 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau		19,8 ha Verlust an freier Feldflur
Flächenverlust durch BP 17	---	Kein Brutnachweis oder Brutverdacht
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Kiebitz	Quantitativ absoluter Flächenverlust	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	0,4 ha	25 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße	4 ha	2,9 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau	Verlust des Brutreviers eines Austernfischers	19,8 ha Verlust an freier Feldflur
Flächenverlust durch BP 17	---	Kein Brutnachweis oder Brutverdacht
Erhebliche Beeinträchtigung	Erhebliche Beeinträchtigung aufgrund der kommunalen Entlastungsstraße und des Quarzsandabbaus	

Rohrammer	Quantitativ absoluter Flächenverlust.	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angaben	0,2555 ha
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße		0,04 ha
Flächenverlust durch Quarzsandabbau		Verlust der Röhrichtstrukturen wird durch Neuschaffung der Uferzonen ausgeglichen
Flächenverlust durch BP 17	---	ggf. Störung von 275 m ²
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Feldschwirl	Quantitativ absoluter Flächenverlust.	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angaben	
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße	Keine Beachtung, da Habitat durch Beseitigung der Röhrichtrache beseitigt wurde	
Flächenverlust durch Quarzsandabbau	Kein Brutnachweis oder Brutverdacht	
Flächenverlust durch BP 17	Keine Beeinträchtigung	
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung	

Schwarzkehlchen	Quantitativ absoluter Flächenverlust.	Quantitativ relativen Flächenverlust
Max. Habitatverlust unterhalb der Erheblichkeitsschwelle	Keine Angaben	10,2 ha (ca. 4 % der LSG Habitatfläche, davon 1 %)
Flächenverlust durch Kommunale Entlastungsstraße		Keine Beeinträchtigung
Flächenverlust durch Quarzsandabbau		Kein Brutnachweis oder Brutverdacht
Flächenverlust durch BP 17	Keine Beeinträchtigung	1 Brutrevier, ca. 1 ha
Erhebliche Beeinträchtigung	Keine erhebliche Beeinträchtigung durch kumulative Wirkung mit kommunaler Entlastungsstraße	

Hinsichtlich der Vögel der freien Feldflur werden die ohnehin erheblichen Beeinträchtigungen des Kiebitzes durch den Flächenentzug von Grünland und Ackerland aufgrund des Quarzsandabbaus verstärkt.

Beim Austernfischer und der Feldlerche bleiben die Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Die durch den BP 17 verstärkte Beeinträchtigung des Wiesenpiepers bleibt ebenfalls unter der Erheblichkeitsschwelle.

Hinsichtlich der Röhrichtvögel werden die Beeinträchtigungen durch den BP 17 leicht erhöht, bleiben aber unter der Erheblichkeitsschwelle. Eine Beeinträchtigung der Röhrichtvögel durch den Quarzsandabbau wurde in den eingereichten Unterlagen zur Planfeststellung nicht ermittelt.

Bei einer zusammenfassenden Betrachtung der Rastvogelvorkommen im Bereich der drei Projekte kann folgende Schnittmenge festgestellt werden:

Weißwangengans
Goldregenpfeifer
Großer Brachvogel
Sturmmöwe
Graugans
Blässgans
Kiebitz

Hinsichtlich dieser Arten ist daher eine zusammenfassende Überprüfung der Auswirkungen beider Vorhaben vorzunehmen.

Die **Weißwangengans** hat im Planungsraum der Entlastungsstraße erheblich zugenommen, eine kumulierende Wirkung ist nicht gegeben.

Der **Goldregenpfeifer** hat im Planungsraum der Entlastungsstraße zugenommen, eine kumulierende Wirkung ist nicht gegeben.

Der **große Brachvogel** hat im Bereich der Entlastungsstraße leicht abgenommen. Aufgrund des sehr kleinen betroffenen Vorkommens im Bereich des Quarzsandabbaus (einmalige Beobachtung von 12 Individuen) kann nicht von einer wesentlich zunehmenden Beeinträchtigung des großen Brachvogels gesprochen werden. Die Gesamtbeurteilung der Beeinträchtigung des Großen Brachvogels als Rastvogel ändert sich daher nicht; es wird auch bei einer kumulativen Betrachtung nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung ausgegangen. (vgl. Kap. 7.3.6)

Es konnte keine wesentlichen Störung der **Sturmmöwe** und damit keine Beeinträchtigung der Rastbestände entlang der Entlastungsstraße festgestellt werden; eine kumulierende Wirkung findet daher nicht statt.

Durch die kommunale Entlastungsstraße findet keine Verringerung der Rastvorkommen der **Graugans** und der **Blässgans** statt, eine kumulierende Wirkung ist daher nicht gegeben.

Die Rastbestände des **Kiebitzes** im Nahbereich der Straße haben zugenommen, eine kumulierende Wirkung findet nicht statt.

Bezüglich der Rastvögel sind daher keine kumulierenden Wirkungen zu befürchten.

7.4.5. Zusammenfassung

Eine Überprüfung der kumulativen Auswirkungen der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel, des BP 17 der Stadt Esens und des Quarzsandabbaus kommt zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen der Beeinträchtigung der Störungsfreiheit der Brut- und Rasthabitate durch die kommunale Entlastungsstraße mit den Flächenverlusten durch den Quarzsandabbau sowie den Flächenverlusten und Störungsauswirkungen der Biogasanlage genauer zusammenfassend betrachtet werden müssen. Hierbei konnten zusätzliche Beeinträchtigungen neben den ohnehin festgestellten, die über die Erheblichkeitsschwelle hinausgehen, nicht ermittelt werden.

Es ist anzumerken, dass die Antragsunterlagen zum Quarzsandabbau zur Zeit der Überarbeitung der vorliegenden Unterlagen öffentlich ausliegen und eine Beurteilung der Verträglichkeit durch die Untere Naturschutzbehörde noch nicht stattgefunden hat. Die Einschätzung erfolgt aufgrund der vom Planungsbüro H & M zur Verfügung gestellten Informationen und der ausgelegten Unterlagen. Eine endgültige Einschätzung des Abbauvorhabens oder eine Genehmigung des Rahmenbauplans liegen daher noch nicht vor.

Bezüglich des BP 17 ist anzumerken, dass eine Umsetzung des Projektes derzeit nicht vorgesehen ist. Bei der Einschätzung der Auswirkungen wurden neben den

Unterlagen der Bauleitplanung neuere Kartierungen sowie die inzwischen erlassene Schutzgebietsverordnung des LSG 25 berücksichtigt.

8. Projektbedingte Beeinträchtigungen des Nationalparks Nds. Wattenmeer

8.1. Beschreibung des Nationalparks Nds. Wattenmeer

Am 01.01.1986 wurde der ca. 240.000 ha große Nationalpark Nds. Wattenmeer als eine der letzten europäischen Naturlandschaften mit national und international bedeutenden Funktionen eingerichtet. Ausgenommen wurden die vom Menschen dauerhaft überformten Bereiche wie Hafenanlagen. Primäres Ziel des Naturschutzes im Nationalpark ist die Erhaltung der natürlichen und naturnahen Ökosysteme im freien Wechselspiel der Kräfte, daneben als sekundäres Ziel die Durchführung von Maßnahmen zum Schutz einzelner Tier- und Pflanzenarten. Am 11. Juli 2001 wurde das Nationalparkgesetz neu gefasst. Die Grenze des Nationalparks ist der seewärtige Deichfuß des Hauptdeichs.⁴³

Der Nationalpark Nds. Wattenmeer ist Teil des ökologischen Netzes Natura 2000. Ausgenommen kleinerer Bereiche, vor allem Teile der Erholungszone, wurde der Nationalpark Nds. Wattenmeer von der Bundesrepublik Deutschland dem Rat der europäischen Gemeinschaft als europäisches Vogelschutzgebiet sowie als FFH-Schutzgebiet gemeldet.

Im Gesetz zur Neuregelung des Gesetzes über den Nationalpark Nds. Wattenmeer wird der Schutzzweck des Gebietes genannt.

*„In dem Nationalpark soll die besondere Eigenart der Natur und Landschaft der Wattregion vor der niedersächsischen Küste einschließlich des charakteristischen Landschaftsbildes erhalten bleiben und vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Die natürlichen Abläufe in diesen Lebensräumen sollen fortbestehen. Die biologische Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten im Gebiet des Nationalparks soll erhalten werden. Für Biotope im Sinne des § 20c des Bundesnaturschutzgesetzes soll der Nationalpark den nach dieser Vorschrift erforderlichen Schutz sicherstellen; [...]“.*⁴⁴

Zusätzlich zu diesem allgemeinen Schutzzweck sind den einzelnen Ruhezonene besondere Schutzzwecke zugewiesen.

Der Nationalpark Nds. Wattenmeer ist als EU-Vogelschutzgebiet V01 (EU-Kennzahl DE 2210-401) und als FFH-Gebiet (Nenn-Nr. 01) (EU-Kennzahl DE 2306-301) Teil des Natura 2000 Schutzgebietssystems. Ausgenommen von der Nennung als Vogelschutz- und FFH-Gebiet sind die Erholungszone oberhalb des mittleren Tidehochwassers.

⁴³ Gesetz über den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ (NWattNPG) vom 11. Juli 2001, Nds. GVBl. 2001, S. 443ff

⁴⁴ ebenda

Ziel der Ausweisung der EU-Vogelschutzgebiete ist, das Überleben und die Vermehrung der in der EU-Vogelschutzrichtlinie genannten Vogelarten sicherzustellen. In der Erklärung zum EU-Vogelschutzgebiet durch das Nds. MU werden die wertbestimmenden Vogelarten nach Anhang 1 der Verordnung und Zugvogelarten aufgeführt:

Wertbestimmende Vogelarten nach Art. 4 Abs. 1 (Anhang I) als Brutvögel	Wertbestimmende Vogelarten nach Art. 4 Abs. 1 (Anhang I) als Gastvögel	Wertbestimmende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 als Brutvögel	Wertbestimmende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 als Gastvögel
Brandseeschwalbe Flusseeeschwalbe Kornweihe Küstenseeschwalbe Löffler Rohrdommel Rohrweihe Säbelschnäbler Seeregenpfeifer Sumpfohreule Wanderfalke Zwergseeschwalbe	Brandseeschwalbe Flusseeeschwalbe Goldregenpfeifer Küstenseeschwalbe Löffler Nonnengans Pfuhschnepfe Säbelschnäbler Sterntaucher Wanderfalke Zwergseeschwalbe Zwergmöwe	Eiderente Feldlerche Großer Brachvogel Heringsmöwe Kiebitz Kormoran Löffelente Rotschenkel Schafstelze Steinschmätzer Uferschnepfe	Alpenstrandläufer Austernfischer Berghänfling Blässgans Brandgans Dreizehenmöwe Eiderente Graugans Großer Brachvogel Grünschenkel Heringsmöwe Kiebitz Kiebitzregenpfeifer Knut Kormoran Krickente Lachmöwe Löffelente Mantelmöwe Meerstrandläufer Ohrenlerche Pfeifente Regenbrachvogel Ringelgans Rotschenkel Sanderling Sandregenpfeifer Schneeammer Sichelstrandläufer Silbermöwe Spießente Steinwälzer Stockente Strandpieper Sturmmöwe Tordalk Trauerente

Neben diesen wertbestimmenden Arten sind weitere Brut- und Rastvogelarten im Standarddatenbogen erfasst.

Erhaltungsziele des FFH-Gebietes (Nenn-Nr. 01) (EU-Kennzahl DE 2306-301) ist die Bewahrung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes für

- die prioritären Lebensraumtypen
Entkalkte Dünen mit Krähenbeeren (Braundünen), festliegende Küstendünen mit krautiger Vegetation (Graudünen), Lagunen des Küstenraumes (Strandseen),
- die weiteren Lebensraumtypen
Sandbänke mit nur schwacher ständiger Überspülung durch Meerwasser, vegetationsfreies Schlick-, Sand- und Mischwatt, flache große Meeresarme und –buchten (Flachwasserzonen und Seegraswiesen), Riffe, einjährige Arten auf Schlamm und Sand (Quellenwatt), Schlickgrasbestände, atlantische Salzwiesen (Glauco-Puccinellietalie maritima), Primärdünen, Weißdünen mit Strandhafer, Dünen mit Sanddorn, Dünen mit Kriechweide, bewaldete Dünen der atlantischen Region, feuchte Dünentäler, Ästuarien, oligo- bis mesotrophe stehende Gewässer sowie
- die nicht prioritären Tier- und Pflanzenarten
Seehund, Schweinswal, Meerneunauge und Sumpfglanzkrout.

Der Nationalpark Nds. Wattenmeer ist in Ruhe-, Zwischen- und Erholungszonen eingeteilt. Vor dem Ortsbereich von Bensorsiel liegen Erholungszonen und Zwischenzonen.

100 m östlich des Fahrwassers zum Hafen Bensorsiel und vor den Lahnungsfeldern liegt die Ruhezone I/23, ca. 800 vom Ausbauende der Ortsentlastungsstraße entfernt. Hierbei handelt es sich um die Hungatplate, ein bedeutendes Seegrasvorkommen.

Im Westen liegt direkt angrenzend an den Hauptdeich im Bereich des Westerburer Polders ab Höhe Oldendorf die Ruhezone I/22 (Entfernung zum westlichen Kreisel 1.200 m in westlicher Richtung). Bei dieser Ruhezone, der Neiderplate, handelt es sich um ein bedeutendes Rast- und Nahrungsgebiet für Wat- und Wasservogel, typischem Ökosystem mit u.a. Küstenwatt, Deichvorland.

8.2. Schutzzweck des Nationalparks

Im Folgenden wird überprüft, ob die Schutz- und Erhaltungsziele des Nationalparks Nds. Wattenmeer durch Bau, Anlage und Betrieb der Ortsentlastungsstraße Bensorsiel beeinträchtigt werden. Als Maßstab dient der Schutzzweck der Verordnung:

- In dem Nationalpark soll die besondere Eigenart der Natur und Landschaft der Wattregion vor der niedersächsischen Küste einschließlich des charakteristischen Landschaftsbildes erhalten bleiben und vor Beeinträchtigungen geschützt werden.
- Die natürlichen Abläufe in diesen Lebensräumen sollen fortbestehen.

- Die biologische Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten im Gebiet des Nationalparks soll erhalten werden.
- Der besondere Schutzzweck der einzelnen Gebiete der Ruhezone im Bereich von Bensorsiel: Neiderplate: bedeutendes Rast- und Nahrungsgebiet für Wat- und Wasservögel, typisches Ökosystem mit u. a. Küstenwatt, Deichvorland; Hungaplate: bedeutendes Seegrasvorkommen
- Die Flächen des Nationalparks mit Ausnahme der Erholungszone oberhalb der mittleren Tidehochwasser-Linie, (...) sind Europäisches Vogelschutzgebiet. Die in Satz 1 bezeichneten Flächen dienen auch dem Ziel, das Überleben und die Vermehrung der dort vorkommenden, in Anhang I und Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (ABl. EG Nr. L 103 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung genannten Vogelarten sicherzustellen; die wertbestimmenden Vogelarten und die Erhaltungsziele siehe oben.
- Die Flächen des Nationalparks sind Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung, soweit sich aus der Anlage 4 nichts anderes ergibt. Gemäß Anlage 4 ist im Bereich Bensorsiel die Erholungszone aus dem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgenommen. Die Flächen dienen auch der Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in der Anlage 5 genannten wertbestimmenden Lebensraumtypen sowie Tier- und Pflanzenarten; die Erhaltungsziele ergeben sich aus der Anlage 5.

8.3. Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des Nationalparks Nds. Wattenmeer

Im Zuge der Planung der Ortsentlastungsstraße muss festgestellt werden, ob durch Bau, Anlage oder Betrieb der Straße eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke des Nationalparks zu befürchten sind.

Hierzu werden die Wirkfaktoren ermittelt, die zu einer Beeinträchtigung der Schutzzwecke des Nationalparks führen können.

- Ein direkter Flächenentzug im Nationalpark findet nicht statt.
- Eine Beeinflussung der Brut- und Rastvogelhabitate im Nationalpark durch erhöhte Luftverschmutzung, Lärm oder Wasserverschmutzung ist nicht zu befürchten.
- Überprüft werden muss jedoch eine Beeinträchtigung von Teilhabitaten der im Vogelschutzgebiet brütenden und rastenden Vogelbestände.
Entsprechend der Stellungnahme im Zuge der Beteiligung nach § 3 BauGB wies die zuständige Nationalparkverwaltung Nds. Wattenmeer auf die Beeinflussung von Rastpopulationen des Großen Brachvogels und der verschiedenen Gänse des Nationalparks Nds. Wattenmeer durch Maßnahmen binnendeichs hin.

Sowohl die Großen Brachvögel wie auch die Gänse (Graugans, Nonnengans, Blässgans) nutzen die Außen- und Binnendeichsflächen in Abhängigkeit vom Wasserstand und den Witterungsverhältnisse sowie dem Nahrungsangebot. Weiterhin wur-

de geprüft, welche Gastvögel im Untersuchungsbereich in Interaktion mit dem Nationalpark stehen.

Hinsichtlich der Arten des Nationalparks wird auf die wertbestimmenden Arten zurückgegriffen. Aufgrund der Größe des Nationalparks erscheint die Zugrundelegung des Standarddatenbogens als nicht angemessen.

Bei einer Gegenüberstellung der Arten im Einflussbereich der Ortsentlastungsstraße und der wertbestimmenden Arten des Nationalparks ergibt sich folgendes Bild:

wertbestimmende Arten Nationalpark		Arten Standarddatenbogen V 63 Rastvögel		Habitatentwicklung/Populationsentwicklung im Wirkungsbereich der Ortsentlastungsstraße
Austernfischer	R	Austernfischer	B	als Brutvogel Rückgang
Blässgans	R	Blässgans	R	Zunahme als Rastvogel
Goldregenpfeifer	R	Goldregenpfeifer	R	Zunahme als Rastvogel
Graugans	R	Graugans	R	Zunahme als Rastvogel
Großer Brachvogel	B/ R	Großer Brachvogel	R	Abnahme als Rastvogel
Kiebitz	B/ R	Kiebitz	B/ R	als Brutvogel Rückgang, Zunahme als Rastvogel
Lachmöwe	R	Lachmöwe	R	keine erhebliche Änderung als Rastvogel
Nonnengans	R	Weißwangengans	R	erhebliche Zunahme
Sandregenpfeifer	R	Sandregenpfeifer	R	Zunahme als Rastvogel
Sturmmöwe	R	Sturmmöwe	R	Zunahme als Rastvogel
Feldlerche	B	Feldlerche	B	als Brutvogel Rückgang
Rohrweihe	B	Rohrweihe	B	Brutvogel, Verlegung des Brutplatzes

R = Rastvogel

B = Brutvogel

Hinsichtlich der Brutpopulationen des Kiebitzes, der Feldlerche und der Rohrweihe besteht keine Interaktion zwischen den Binnen- und Außendeichspopulationen.

Hinsichtlich der Gänse und Möwen haben sich die Rastpopulationen in der Umgebung der Ortsentlastungsstraße nicht wesentlich verändert oder haben zugenommen. Auch beim Kiebitz und beim Goldregenpfeifer konnte eine Zunahme der Rastvögel beobachtet werden. Lediglich beim Großen Brachvogel ist eine Reduzierung der Rasthabitate durch die Ortsentlastungsstraße festzustellen. Hierauf wird näher eingegangen.

Der Brachvogel ist ein typischer Rastvogel der Wattflächen, in denen er seine Nahrung überwiegend sucht. Das Binnenland sucht er bei Hochwasser und ungünstigen Wetterbedingungen im Vorland auf. Hierbei ist er recht mobil und ist auch häufig weiter im Binnenland zu finden. Rastflächen sind nicht abzugrenzen, sondern es werden viele in der Umgebung günstige Flächen aufgesucht. Durch den Entzug von Flächen direkt am Ortsrand von Bensorsiel kann daher eine gewisse Verschiebung von Hochwasserrastflächen stattgefunden haben, die jedoch vor dem Hintergrund der hohen Mobilität der Brachvögel sowie der weiten als Rasthabitat nutzbaren Grünland- und auch Ackerflächen im Küsten- und küstennahen Bereich nicht als wesentli-

che Beeinträchtigung der Rastvogelpopulationen innerhalb des Nationalparks Nds. Wattenmeer eingestuft werden kann.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke des Nationalparks Nds. Wattenmeer als Vogelschutzgebiet und als FFH-Gebiet durch die Ortsentlastungsstraße sind daher nicht zu erkennen.

9. Zulässigkeit der habitatschutzrechtlichen Ausnahme

Da im Vorangegangenen erhebliche Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete 25 II und 25 festgestellt wurden (vgl. Kap. 6.3.9 u. 7.3.7), ist das vorliegende Vorhaben gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG eigentlich unzulässig. Hiervon kann gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG jedoch abgewichen werden. Ein Projekt kann dann trotzdem zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringerer Beeinträchtigung erreicht werden kann, nicht gegeben sind (vgl. dazu ausführlich Kap. 2).

In der vorliegenden FFH-Prüfung werden allerdings zunächst die Alternativen und erst im Anschluss daran die zwingenden Gründe (sowie abschließend der Kohärenzausgleich) geprüft. Diese Abweichung von der gesetzlich vorgesehenen Reihenfolge ist wie folgt begründet: Wenn die Prüfung der möglichen Alternativen zum Ergebnis hat, dass es eine zumutbare Alternative zum geplanten Projekt gibt, können für seine Verwirklichung keine zwingenden Gründe bestehen. Fehlt es dagegen an zumutbaren Alternativen, dann kann das Projekt zugelassen werden, wenn eine habitatschutzrechtliche Ausnahme erteilt wird.

In der folgenden Alternativenprüfung wird festgestellt, dass keine zumutbaren Alternativen existieren (s. Kap. 9.1.5).

Daher wird im Anschluss daran das öffentliche Interesse an der Ortsentlastungsstraße dargelegt (s. Kap. 9.2). Die Darlegung des öffentlichen Interesses an Bau und Erhaltung der kommunalen Entlastungsstraße steht in Kontinuität zu den ersten Planungsüberlegungen seit dem Jahre 1998 und berücksichtigt alle seitdem bis heute in diesem Zusammenhang erstellten Untersuchungen, Gutachten und Pläne.

Das öffentliche Interesse an der Ortsentlastungsstraße wird im Rahmen der gewichtvergleichenden Abwägung gegen das Integritätsinteresse des Naturschutzes abgewogen (s. Kap. 9.2.3).

Da die gewichtvergleichende Abwägung (s. Kap. 9.2.4) zu dem Ergebnis kommt, dass eine habitatschutzrechtliche Ausnahme gerechtfertigt ist, werden zum Abschluss der Prüfung die gemäß § 34 Abs. 3 geforderten Kohärenzsicherungsmaßnahmen genau beschrieben (s. Kap. 9.3).

9.1. Prüfung der Alternativen

9.1.1. Mit dem Projekt verfolgte Ziele

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, sind das Planungsziel und ggf. weitere Ziele an den Anfang der Ausführungen zu stellen.

Auf die in Kap. 3 eingangs aufgeführten Ziele des Vorhabens, dass die kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel

- unmittelbar der verkehrlichen Entlastung der gesamten Ortslage Bensorsiel, 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,

wird daher an dieser Stelle noch einmal verwiesen.

9.1.2. Entwicklung möglicher Alternativen

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.“⁴⁵ 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.

Die rein technischen Trassierungsparameter, die mindestens eingehalten werden müssen, damit die o. g. Planungsziele erreicht werden können, stellen sich wie folgt dar:

- Einbindung in das vorhandene Straßennetz

Die Trassen müssen, um eine entlastende Wirkung für den Ort Bensorsiel zu haben, an die L 5 westlich und östlich von Bensorsiel sowie an die L 8 anbinden. Ein günstiger Anschluss an den Zubringer zum Hafen mit den dort vorhandenen Parkplätzen und dem Fähranleger nach Langeoog ist notwendig.

- Anbindung Bensorsiels an das regionale und überregionale Verkehrsnetz

Die L 5 ist Teil einer küstenparallel verlaufenden Straßenverbindung, die in der Regel in Sichtweite der Hauptdeichlinie verläuft. Von Westen aus Richtung Dornumersiel kommend führt sie durch Bensorsiel und führt östlich davon in Richtung Neuharlingersiel bzw. Carolinensiel. Die L 8 ist die Verbindung nach Wittmund und Aurich über Esens.

- Trassenführung südlich der Ortslage

Die Lage Bensorsiels lässt nur eine südliche Passage der Ortslage zu. Trassenführungen nördlich davon sind aufgrund der Lage an der Küste nicht möglich.

⁴⁵ Flamme, J.; Reichenbach, M. (2012): Die FFH-rechtliche Abweichungsprüfung. – in: Naturschutz und Landschaftsplanung (NuL) 44 (6), S. 174

- Verkehrstechnische Eigenschaften

Um eine entlastende Wirkung der kommunalen Entlastungsstraße zu erreichen, muss diese zügig zu befahren sein. Die Trasse sollte daher den Charakteristika der jetzigen Entlastungsstraße bezüglich Geschwindigkeit, Breite und Radien entsprechen. Gewählt wurde die Entwurfsklasse 3 gemäß der Richtlinien für die Anlage von Landesstraße RAL, Ausgabe 2012. Damit ist der Begegnungsverkehr von Lkw/Lkw bzw. Bus mit 70 km/h möglich. Diese Leistungsfähigkeit ist das Mindestmaß, um einerseits Art und Menge des prognostizierten Verkehrs aufzunehmen und andererseits Grundlage der in den verkehrlichen Untersuchungen angestellten Prognoserechnungen zur Verkehrsverlagerung auf die Entlastungsstraße. Bei einem geringerem Ausbau würde die Straße weniger durchlässig sein und somit weniger Verkehr von der Ortsdurchfahrt abziehen als allen sonstigen Überlegungen zu Grunde liegt.

Im Folgenden werden mögliche Trassen- und Ausführungsvarianten nach diesen Kriterien auf ihre Zumutbarkeit hin geprüft.

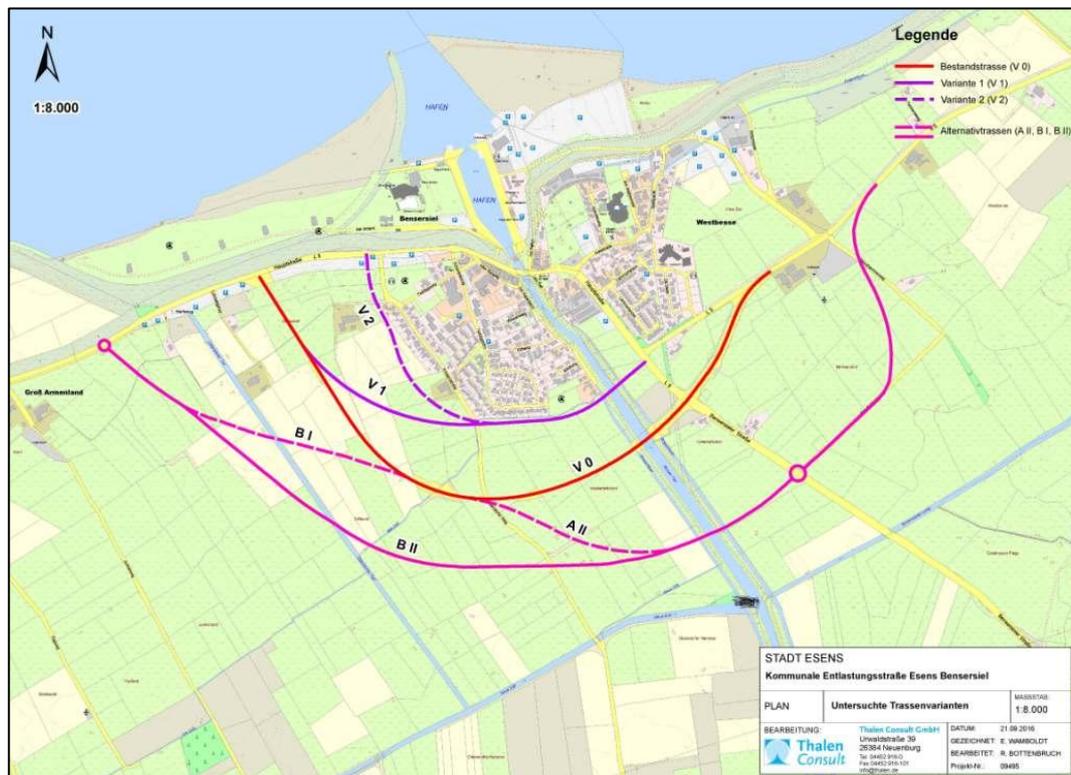
9.1.3. Trassenvarianten

Das BVerwG erachtet eigentlich eine alternative Trassenführung an sich für unzumutbar, wenn hierdurch ebenfalls ein Gebiet des Netzes Natura 2000 nachteilig berührt wird.⁴⁶ Im vorliegenden Fall führen jedoch alle räumlichen Alternativen zu einer Beeinträchtigung desselben Vogelschutzgebietes, da es keine Möglichkeiten der Trassierung außerhalb der Flächen des Vogelschutzgebietes V 63 gibt (s. Abb. 01). Eine „Umgehung“ des Vogelschutzgebietes, bspw. durch Untertunnelung (auch der Ortslage), scheidet auf Grund des enormen technischen Aufwands und der extrem hohen Kosten von vornherein als unzumutbar aus.

Im Hinblick auf das gesamte Ausmaß der zu betrachtenden Maßnahmen ist an dieser Stelle auch darauf hinzuweisen, dass mit einer Verlegung der Trasse auch der Rückbau der bestehenden Entlastungsstraße einherginge. Dies würde aber seinerseits zu Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes führen (vgl. Kap. 9.2.1.3 und Kap. 9.2.2.2).

⁴⁶ BVerwG, Urt. v. 13.12.2007, 4 C 9.06, juris Rn. 67; Urt. v. 17.01.2007, 9 A 20.05, juris Rn. 143

Abb. 01: Übersicht aller möglichen Trassenvarianten



Da alle möglichen Trassenführungen mehr oder weniger große Flächen des Vogelschutzgebiets V 63 in Anspruch nehmen, müssten sie eigentlich keiner näheren Betrachtung unterzogen werden. Nach einem Beschluss des BVerwG zu einem Projekt innerhalb eines FFH-Gebietes ist, wenn eine Vorzugstrasse und eine Planungsalternative gleichermaßen FFH-Gebiete berühren, im Rahmen einer Grobanalyse nur zu untersuchen, ob die betroffenen Lebensraumtypen (LRT) prioritär sind oder nicht. Sind auf der Vorzugs- und auf der Alternativtrasse lediglich nicht prioritäre LRT betroffen, bedarf es keiner weiteren Feindifferenzierung, die innerhalb der Vergleichsgruppen nach dem Gewicht der jeweiligen Beeinträchtigung unterscheidet:

„Das Oberverwaltungsgericht ist bei seiner Alternativenprüfung ausdrücklich von den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten Grundsätzen ausgegangen, wonach in der Abweichungsprüfung dann, wenn sowohl die planfestgestellte als auch eine Planungsalternative FFH-Gebiete berühren, im Rahmen einer Grobanalyse allein auf die Schwere der Beeinträchtigung nach Maßgabe der Differenzierungsmerkmale des Art. 6 FFH-RL abzustellen ist, also nur zu untersuchen ist, ob die betroffenen Lebensraumtypen prioritär oder nicht prioritär sind. Demgegenüber haben die bei der Gebietsmeldung zu beachtenden Feindifferenzierungskriterien (Art. 4 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 FFH-RL i. V. m. Anhang III Phase 1) beim Trassenvergleich außer Betracht zu bleiben; innerhalb der genannten Gruppen ist also nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität zu differenzieren (Urteile vom 13. Dezember 2007 - BVerwG 4 C 9.06 - BVerwGE 130, 83 Rn. 67, vom 17. Januar 2007 - BVerwG 9 A 20.05 - BVerwGE 128, 1 Rn. 143, vom 12. März 2008 a.a.O. Rn. 170 f. und vom 6. November 2013

a.a.O. Rn. 74 f.).⁴⁷

Dies ist auf EU-Vogelschutzgebiete übertragbar, zumal Art. 4 Abs. 2 der EU-Vogelschutzrichtlinie (VRL) wohl die Gruppen der Anhang I-Arten und der Zugvogelarten unterscheidet, aber keine weiteren Kriterien enthält, die eine Differenzierung zwischen diesen Gruppen oder innerhalb derselben ermöglichen. Namentlich gibt es im Kontext dieser Richtlinie keine prioritären Vogelarten.

Dennoch kann von einer tiefergehenden Alternativenprüfung in der gegebenen Situation nicht abgesehen werden. Das BVerwG hat die Neigung zu einer von seiner bisherigen Rechtsprechung abweichenden Beurteilung erkennen lassen, wenn eine Alternative denselben Standort betrifft. Nichts anderes wird zu gelten haben, wenn räumliche Alternativen - wie im vorliegenden Fall - nah beieinander liegen. Daher soll im Folgenden eine Prüfung erfolgen, ob sich das Planungsziel mit einer aus der Perspektive des Naturschutzes günstigeren Trassenführung hätte verwirklichen lassen. *„Gegen eine solche weitere Differenzierung spricht, dass nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie innerhalb der genannten Grenzen nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität (oberhalb der Erheblichkeitsschwelle) zu unterscheiden ist und es daher an normativen Kriterien für eine Differenzierung insbesondere nach der Wertigkeit eines Lebensraumtyps oder Habitats fehlt (vgl. Urteil vom 12. März 2008 a. a. O.). Allenfalls könnte zu überlegen sein, ob eine weitere Untergliederung dann geboten ist, wenn es - wie vorliegend - um Ausführungsalternativen an ein und demselben Standort geht. In diesen Fällen stellt sich nicht die Schwierigkeit eines wertenden Vergleichs der Betroffenheiten verschiedener jeweils für sich genommen FFH-rechtlich gleich schutzwürdiger Lebensraumtypen und Arten, sondern der Vergleich kann sich auf die unterschiedlichen flächenmäßigen Betroffenheiten derselben Lebensraumtypen und Arten an einem Standort beschränken. Ergibt sich bei einem solchen Vergleich, dass z. B. ein bestimmter Lebensraumtyp bei einer Variante flächenmäßig deutlich weniger in Anspruch genommen wird als bei einer anderen, ist nicht ohne Weiteres einsehbar, warum dies bei der Bewertung der Varianten vollkommen unberücksichtigt bleiben soll.“⁴⁸*

Es erfolgt vorsorglich eine vergleichende Gegenüberstellung, weil die Trassen eng beieinander liegen und ein Vergleich daher möglich ist. Dafür zeichnet insbesondere die Erwägung verantwortlich, dass die Überprüfung von im gleichen Landschaftsraum befindlichen räumlichen Varianten keinen übermäßigen zusätzlichen Aufwand erfordert.

Die im Folgenden entwickelten Varianten sind jeweils einzeln zu prüfen, weil sie unterschiedliche bzw. unterschiedlich intensive Auswirkungen entfalten.

⁴⁷ BVerwG, Beschluss vom 06. März 2014 – 9 C 6/12, juris Rn. 49

⁴⁸ BVerwG, Beschluss vom 06. März 2014 – 9 C 6/12, juris Rn. 50

9.1.3.1. Ortsfernere Trassenführungen

Bei der Prüfung sind nur solche Varianten in den Blick zu nehmen, die entweder keine oder geringere Beeinträchtigungen als das bereits realisierte Vorhaben (Variante 0) hervorrufen. Daher können ortsfernere Trassenführungen von vornherein ausgeschlossen werden, weil sie für den Schutz der Natur im Allgemeinen und des Vogelschutzgebietes V 63 im Besonderen keinen Gewinn versprechen. Bereits in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die im Rahmen der ehemals angestrebten Planfeststellung für die kommunale Entlastungsstraße durchgeführt wurde, wurden die höheren naturschutzfachlichen Beeinträchtigungen der ortsfernen Trassenführungen ausführlich diskutiert. Auch aktuell gilt, dass Varianten im Vergleich zu ortsnäheren Trassenführungen folgende Nachteile hätten:

- mehr Versiegelung, mögliche Verunreinigung und Veränderung sowie weitere Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen des Bodens
- Beeinträchtigung eines weiteren Gewässers (Oldendorfer Tief) durch Querung
- vermehrte Beeinträchtigungen von Gräben und Röhrichtstrukturen
- weiter reichende beeinträchtigende Wirkungen in der südlichen Umgebung Bensorsiels und östlich der L 8
- größere zwischen Straße und Ortslage eingeschlossene Flächen
- größeres Ausmaß der Beeinträchtigung der Avifauna und der für diese bedeutenden Grünlandstrukturen

Bei einer Einzelbetrachtung der beiden Landschaftsschutzgebiete wäre für ortsfernere Trassenführungen zwar eine Entlastung des LSG 25 II festzustellen, die jedoch zu einer größeren Belastung des LSG 25 führt. Für das Vogelschutzgebiet V 63 insgesamt wäre jede ortsfernere Variante insbesondere deswegen viel ungünstiger als die bestehende Straße, weil dann wertvolle, bisher völlig ungestörte Flächen im Bereich des Oldendorfer Hammers in hohem Maße beeinträchtigt würden.

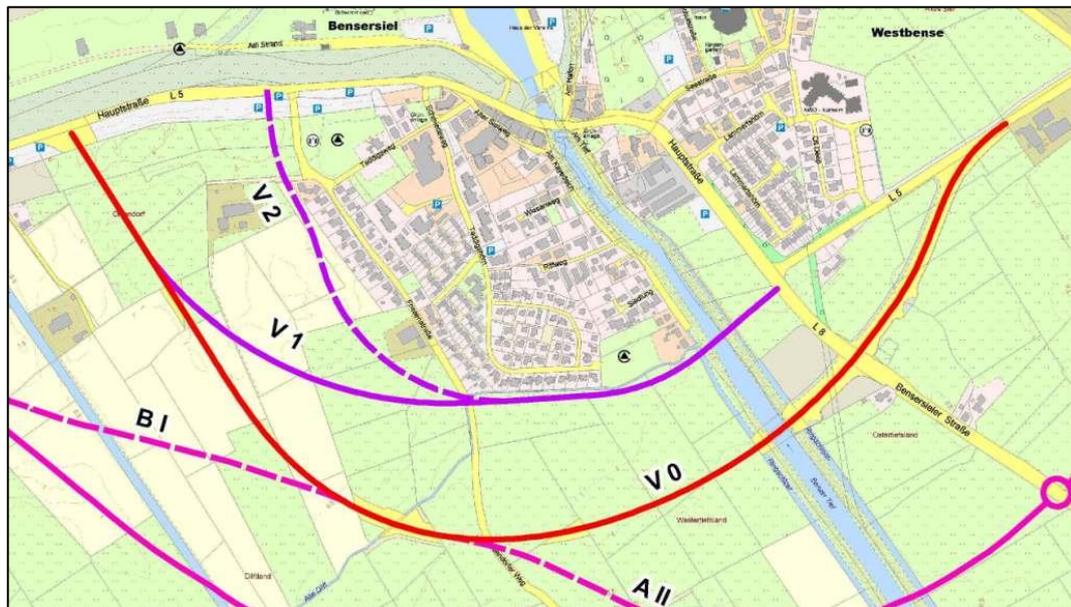
Es ist klar ersichtlich, dass ortsfernere Trassenvarianten allein schon aus naturschutzfachlichen Gründen ausscheiden. Zudem ist auch die Entlastungswirkung der ortsfernereren Trassen geringer. Abstriche am Maß der Zielerreichung wären aber nur dann hinnehmbar, wenn hierdurch auch Vorteile für die Verwirklichung der Naturschutzbelange verbunden wären. Dies wäre bei den ortsfernen Trassenführungen aber gerade nicht der Fall.

Diese Aussagen lassen sich mit den Ergebnissen aller vorliegenden Vogel- und Biotopkartierungen sowie Verkehrsuntersuchungen sowohl für die Zeit vor als auch nach dem Bau der kommunalen Entlastungsstraße belegen.

Die folgende detaillierte Prüfung der Zumutbarkeit ist daher auf die Trassenvarianten beschränkt, die näher als die vorhandene Trasse an der Ortslage Bensorsiel verlaufen.

9.1.3.2. Ortsnähere Trassenführungen

Abb. 02: ortsnähere Trassenführungen:



Im Rahmen der Planung der kommunalen Entlastungsstraße in den Jahren 1999 - 2004 war die realisierte Trassenführung V 0 die Variante mit der größten Nähe zur Ortslage Bensersiel. Ortsnähere Varianten wurden aufgrund der zu erwartenden Lärmbelastung nicht weiter verfolgt. Für die vorliegende Abweichungsprüfung wurden zwei Varianten entwickelt, die sich näher an der Ortslage befinden. Diese werden als Variante V 1 und Variante V 2 bezeichnet (siehe Abb. 02).

9.1.3.2.1. Variante V 2

Variante V 2 schließt westlich der Ortslage in geringem Abstand westlich der Friesenstraße an die L 5 an und quert zwischen dem Rand der Ortslage und dem landwirtschaftlichen Betrieb den Taddigsweg. Hier ist gerade ausreichend Platz zur Anlage der Straße vorhanden. Die Trasse führt dann weiter in möglichst engem Radius am Rand der Ortslage entlang und nach Querung der Friesenstraße direkt südlich angrenzend an die Siedlung „Friesenstraße“/„Taddigshörn“. Östlich des Benser Tiefs wäre der direkte Anschluss an den Knotenpunkt L5/L8 mit einem Kreisverkehr möglich.

Die Anbindung der L 5 im Westen und Osten, der L 8 im Süden sowie die Erschließung des Hafensbereichs wären gegeben.

Insgesamt ist diese Trasse bis max. 200 m näher an den Ort herangerückt als die Bestandsstrasse. Dies bedingt aber auch die Verlegung der Querung des Benser Tiefs um etwa 140 m nach Norden.

Auch diese Variante nähme Flächen innerhalb des LSG 25 II direkt in Anspruch und brächte beiderseits der Trasse bau-, anlage- und betriebsbedingte Störungen mit sich. Die Vorteile gegenüber der Bestandsstrasse V 0 liegen zum einen in der geringeren direkten Inanspruchnahme von Flächen des LSG 25 II aufgrund der geringe-

ren Länge, zum anderen käme es zu keiner Zerschneidung der Flächen westlich und südlich von Bensorsiel sowie östlich der L 8. Die zwischen Ortslage und Straße eingeschlossenen Flächen beschränkten sich auf einen Streifen am Westrand der Ortslage. Zudem reichten die von der Straße ausgehenden Beeinträchtigungen weniger tief in das LSG 25 hinein und betrafen dabei zu einem großen Teil Flächen, die wegen ihrer Nähe zur vorhandenen Wohnbebauung ohnehin vorbelastet sind. Daher wäre auch die Errichtung von Lärmschutzwänden (s. u.) in dieser Hinsicht nur von geringer negativer Auswirkung.

Ein unmittelbarer Konflikt ergibt sich mit dem Denkmalschutz. Der landwirtschaftliche Betrieb am Taddigsweg liegt auf einer Warf, die als Bodendenkmal geschützt ist. Bodendenkmale sind Zeugnisse der naturhistorischen und kulturhistorischen Entwicklung der Landschaft. Alle Warfen sind mögliche Fundstätten alter Siedlungsstrukturen. So sind aus dem Bereich der ostfriesischen Halbinsel Siedlungsfunde aus der römisch-kaiserlichen sowie der mittelalterlichen Siedlungstätigkeit bekannt. In vielen Fällen wurden in den Bereichen der Bodendenkmale jedoch noch keine archäologischen Untersuchungen durchgeführt, so dass mögliche bedeutsame Funde noch im Bereich der alten Warfen zu finden sein werden. Darüber hinaus können auch durch neuen Untersuchungsmethoden bei bereits untersuchten Warfen neue Erkenntnisse gewonnen werden. Die nicht einplanierten Warfen sind zudem auch optisch wahrnehmbare Zeugen der menschlichen Siedlungstätigkeit und historischen Entwicklung der Marschen. Daher wäre die Realisierung dieser Trasse wegen des Verlaufs über eine Wurt oder seinem Schutzbereich von 30 m ein erheblicher Eingriff in wertvolle Denkmalschutzsubstanz mit Folgen für die kulturgeschichtliche Wissenschaft sowie das Landschaftsbild.

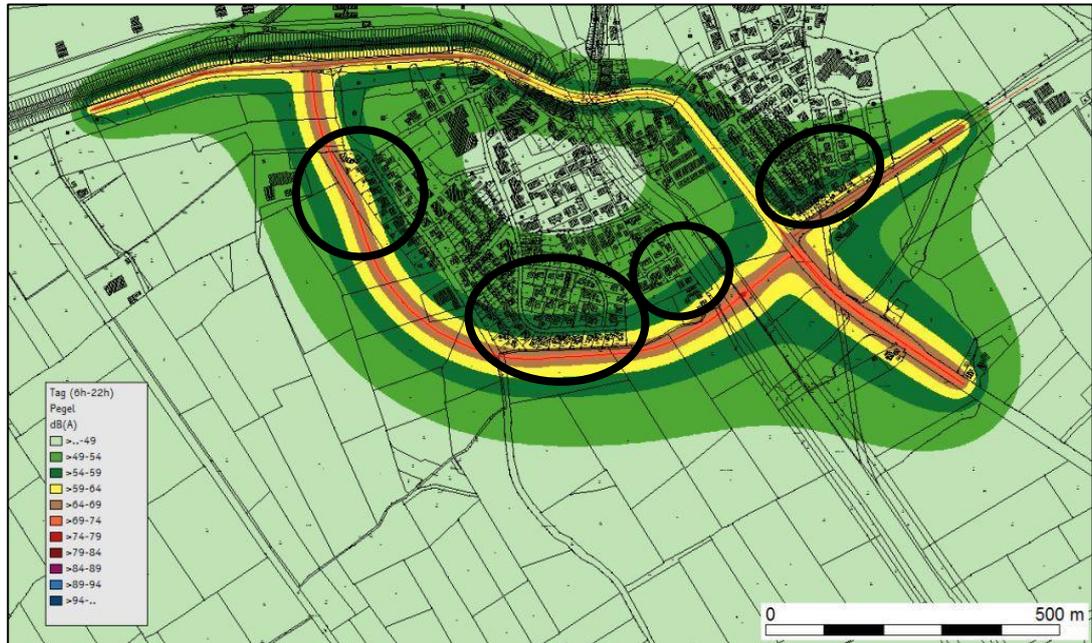
Auf voller Länge des Verlaufs sind durch die Lage direkt an der Grenze der Ortslage Bensorsiel Probleme mit der Wohnnutzung absehbar. Die Zielsetzung einer ortsnahen Trasse ist grundsätzlich mit zunehmenden Lärm- und Abgasimmissionsbelastungen der angrenzenden Wohnbauflächen verbunden.

Im Bereich der Siedlung „Taddigshörn“/„Friesenstraße“ sowie unmittelbar südlich des Taddigswegs östlich des landwirtschaftlichen Betriebs käme es tagsüber im Sommer des Prognosejahrs 2030 zu einer deutlichen Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine und reine Wohngebiete.

Es kommt insgesamt in weiteren Bereichen, der in der gegenwärtigen Situation mit der bestehenden Entlastungsstraße V 0 keine Grenzwertüberschreitungen aufweist, zu solchen Überschreitungen. Durch den veränderten Verkehrsfluss würde es auch entlang der bestehenden L 5 zusätzlich nördlich der „Westbense“ auf einer Länge von ca. 125 m und an einem Wohnhaus südlich davon zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Die durch die Realisierung der Variante V 2 bedingte Verlärmung wäre sogar höher als ganz ohne Entlastungsstraße (siehe Markierungen in der nachfolgenden Abbildung).⁴⁹

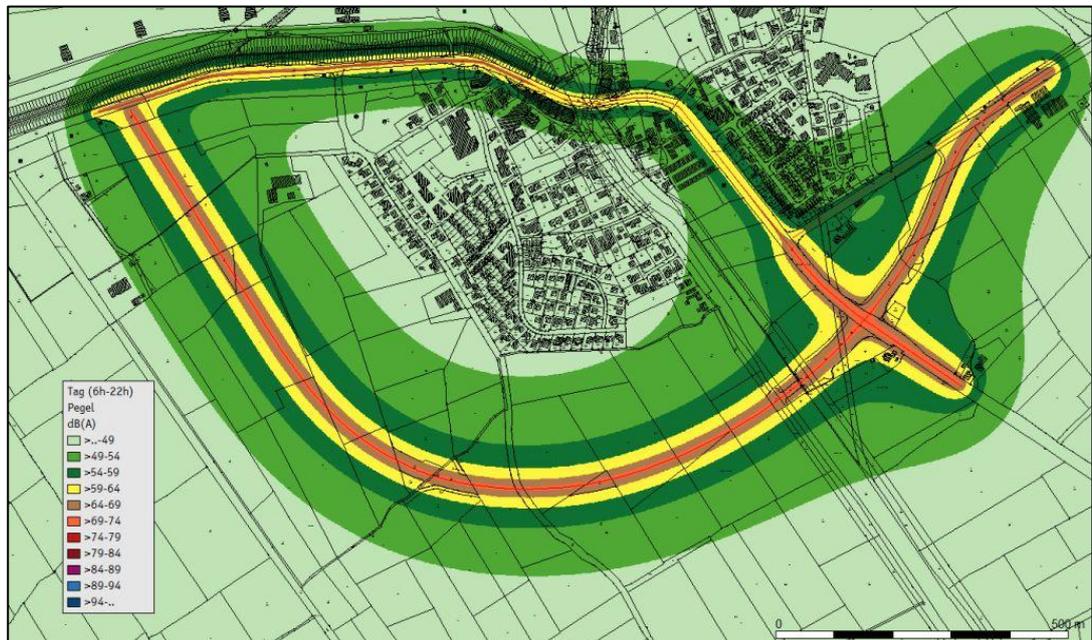
⁴⁹ Vgl. itap (Institut für technische und angewandte Physik) (2016): Schalltechnisches Gutachten zur möglichen Verlegung der Entlastungsstraße südlich der Ortschaft Bensorsiel im Landkreis Wittmund. – Oldenburg, 29.09.2016, S. 14

Abb. 03: Lärmraster für Variante 2 (Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen schwarz umkreist):



Zum Vergleich nachfolgend die Bestandssituation mit Entlastungsstraße.⁵⁰

Abb. 04: Lärmraster für Variante 0:

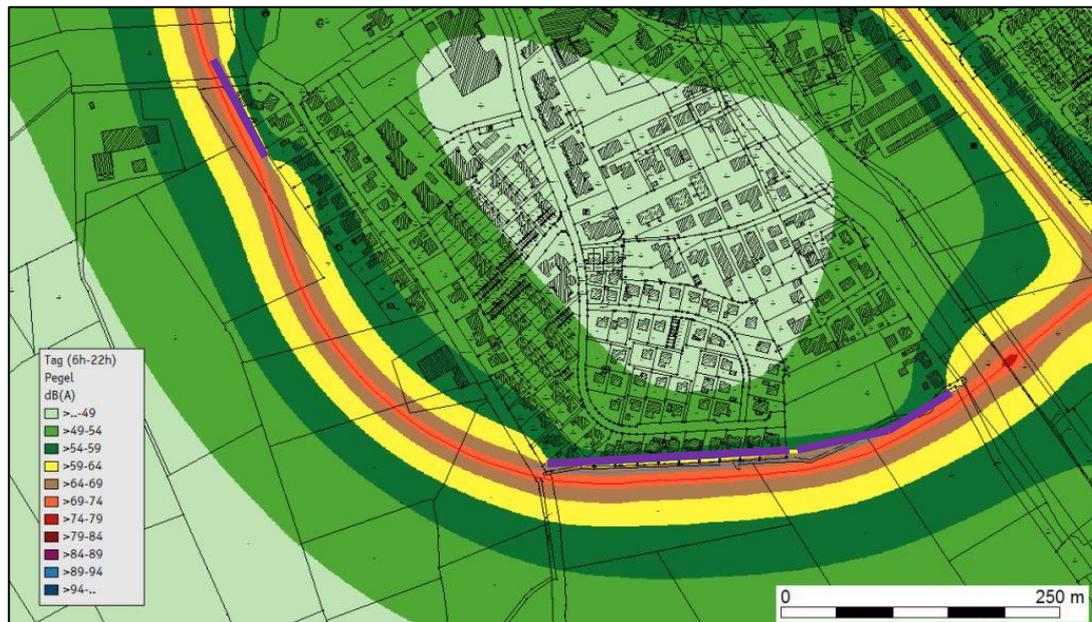


Die zum Schallschutz notwendigen Lärmschutzwände hätten eine Länge von 400 m bei 3,5 m Höhe (südl. „Taddighörn“) bzw. 112 m bei 4,0 m Höhe (westl. „Friesen-

⁵⁰ Vgl. ebenda, S. 10

straße“/„Taddigsweg“).⁵¹

Abb. 05: Lärmraster für Variante 2, Detail mit Lärmschutzwand (violett):



Derartige Strukturen erzeugten jedoch unweigerlich den Eindruck des „Eingemauertseins“ bei Anwohnern und Gästen. Zudem wäre das Erscheinungsbild der Ortslage massiv beeinträchtigt, was auch dem besonderem Schutzzweck des LSG 25 II „Schutz und Entwicklung des Gebietes mit seiner besonderen Eigenart, Vielfalt und Schönheit“ zuwiderliefe.

Zudem können die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Form der v. g. Lärmschutzwände (4 m hoch und unmittelbar auf der Grenze zwischen Grundstück am Ortsrand und Entlastungsstraße) dieses Problem nicht einmal aus rein schallimmissionsschutztechnischer Sicht vollständig lösen. Unmittelbar südlich des Taddigswegs östlich des landwirtschaftlichen Betriebs käme es trotz Lärmschutzwand zu einer Überschreitung der Grenzwerte. Hiervon wäre ein Haus mit Ferienapartments unmittelbar betroffen.⁵² Diese Grenzwertüberschreitung wäre nur über die Verlängerung der dortigen Lärmschutzwand nach Norden über den Ortsrand hinaus Richtung Deich und nach Süden entlang der Straße zu verhindern.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass man im Rahmen einer gebotenen städtebaulich Betrachtung hier zu einer Situation käme, bei der zwar (weitestgehend) die Werte der 16. BImSchV einhalten würden; jedoch eine generelle neue Lärmproblematik verursacht würde. Auf weitem Flächen im südwestlichen Teil der Ortslage Bensorsiels würden erstmalig Belastungen durch Verkehrslärm oberhalb 50 dB (A) tagsüber generiert. Dies ist weder mit der gebotenen städtebaulichen Abwägung zu vereinbaren noch zur Zielerreichung der Entlastungsstraße geboten. Die schlichte Verlagerung der Belastungen auf mindestens genauso schützenswerte Bereiche

⁵¹ Vgl. ebenda, S. 17

⁵² Vgl. ebenda

anderorts widerspricht dem Ziel des Vorhabens, der Entlastung der gesamten Ortslage Bensorsiels von den Auswirkungen des Straßenverkehrs. (vgl. dazu auch Kap. 9.1.3.2.3)

Anm.:

Es ist darauf hinzuweisen, dass für den Bereich der L 5 in östliche Richtung („Westbense“) kein aktiver Lärmschutz betrachtet wurde, weil es sich im Fall der Umsetzung der Varianten V 1 und V 2 bzw. dem gänzlichen Verzicht auf eine Entlastungsstraße immissionsschutzrechtlich „lediglich“ um die Auswirkungen der prognostizierten Verkehrsbelastung eines nicht geänderten oder umgewidmeten Straßenabschnittes handelt.

9.1.3.2.2. Variante V 1

Der Verlauf der Variante 1 ist bis auf Höhe der landwirtschaftlichen Betriebe am Taddigsweg und am Lohrbergweg mit dem der Bestandstrasse identisch. Die Linkskurve in Richtung Osten beginnt aber früher, so dass die Trasse nach Querung der Friesenstraße mit dem Verlauf der Variante V 2 übereinstimmt.

Somit wären auch hier die o. g. Verkehrsverbindungen gegeben, aber auch die Notwendigkeit einer Verlegung der Querung des Benser Tiefs.

Die Vorteile gegenüber der Variante V 0 entsprechen zum Großteil denen der Variante V 2, abgesehen vom o. g. ersten Abschnitt bis zur Querung der Friesenstraße. Hier führt Variante V1 zur Zerschneidung von Flächen westlich von Bensorsiel. In der Umgebung dieses Trassenabschnitts käme es damit einhergehend zu etwas weiter ins LSG 25 hineinreichenden Beeinträchtigungen und größeren zwischen Straße und Ortslage eingeschlossenen Flächen.

Gegenüber Variante V 2 bestehen Vorteile in der Vermeidung des Konfliktes mit dem Denkmalschutz sowie dem Wegfall der notwendigen Lärmschutzwand in der Nähe des Ferienapartmenthauses südlich des „Taddigswegs“. Entsprechend der Verkehrsprognose würde die Verkehrsmenge nur weniger als 10 % geringer ausfallen als für Variante V 2.⁵³ Dieser Unterschied ist aber zu gering, um von Relevanz zu sein. Daher sind die sonstigen für Variante V 2 genannten Probleme hinsichtlich Schallimmission und Beeinträchtigung des Ortbildes und der Wohnqualität ab dem Trassenabschnitt nach Querung der Friesenstraße ebenso für Variante V 1 zu erwarten.

9.1.3.2.3. Ausschluss weiterer Varianten

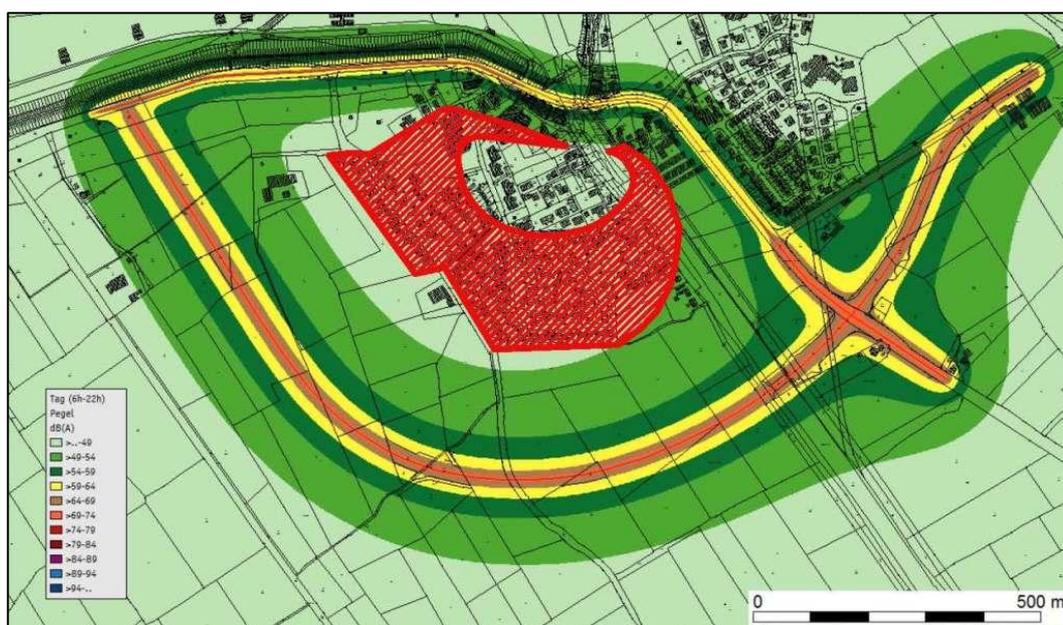
Im Zuge der Diskussion der v. g. Varianten V1 und V2 wurde auch überlegt, ob sich zur Minderung der Lärmproblematik auch weitere Varianten anbieten, die zwischen dem Ortsrand und der vorhandenen Entlastungsstraße (V0) liegen. Trassierungstechnische Gründe sprächen nicht dagegen. Es wäre nur zu prüfen, ab welchem Abstand zur Ortslage die unveränderte Führung der L 5 im Osten auf der Straße

⁵³ Vgl. Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert (2016): Stadt Esens. Verkehrsuntersuchung Bensorsiel. – Hannover, 27.10.2016, S. 9

„Westbense“ zugunsten der Führung südlich der dortigen Hofstelle aufgegeben werden müsste.

Zwar könnten mit einem Abstand von ca. 50 bis 60 m zum Ortsrand die Grenzwerte nach der 16. BImSchG dort eingehalten werden; jedoch das Ziel des Vorhabens, nämlich die Entlastung der Ortslage als Ganzes (und nicht nur entlang der Ortsdurchfahrt) von den Auswirkungen des Verkehrs kann damit zunächst nicht erreicht werden. Wie aus den beiden vorangehenden Abbildungen ablesbar ist, wären bei Verzicht auf jeglichen Lärmschutz ca. 12 ha Wohngebiete (W), Wochenendhausgebiete oder Ferienhausgebiete im westlichen Ortsteil erstmalig mit tagsüber mindestens 50 dB(A) (Orientierungswert nach DIN 18005) und maximal sogar bis zu 59 dB(A) unter der Annahme uneingeschränkter Schallausbreitung belastet. Die davon betroffene Fläche ist im Folgenden rot dargestellt.

Abb. 06: Erstmalig durch Verkehrslärm belastete Flächen der Ortslage (rot schraffiert)



Somit würde man bei Verringerung der Belastung im Ortszentrum auf dann weit größeren Flächen erstmalig eine Belastung durch Verkehrslärm generieren. Dies ist weder mit der gebotenen städtebaulichen Abwägung zu vereinbaren noch zur Zielerreichung der Entlastungsstraße geboten. Die schlichte Verlagerung der Belastungen auf mindestens genauso schützenswerte Bereiche anderenorts widerspricht dem Ziel der Entlastung der gesamten Ortslage Bensorsiels von den Auswirkungen des Straßenverkehrs.

Zwar würde - die Errichtung der Straße als singuläres Vorhaben betrachtet - keine Pflicht zu Maßnahmen gem. 16. BImSchG bestehen, jedoch würde man zur städtebaulich fundierten Zielerreichung eine solche Variante nicht ohne weitere (Schallschutz-)maßnahmen errichten. Nämlich solcherart, dass am Ortsrand die strengen Orientierungswerte der DIN 18005 von 50 dB(A) tagsüber gesichert sind.

Mit der Variante V0 ist eine dieser Maßnahmen aufgezeigt, nämlich die Einhaltung eines ausreichenden Abstandes zum Ortsrand⁵⁴, bei dem keine aktiven Maßnahmen (Wall oder Wand) mehr zur Zielerreichung nötig wären. Alle dazwischenliegenden Varianten würden nicht ohne aktive Lärmschutzmaßnahme, nämlich der Errichtung eines ortsseitigen Walles oder einer Wand ausgeführt werden.

Damit würden mit den zu errichtenden Vertikalstrukturen neue optische Störellemente in die offene Landschaft eingebracht. Diese werden insbesondere von Wiesenvögeln sowohl zur Brut als auch zur Rast weitläufig gemieden, da sie nur offene, übersichtliche Landschaften als Habitat annehmen. Die genannten positiven Effekte der Immissionsminderung gegenüber der Ortslage würden durch die visuelle Wirkung der Lärmschutzeinrichtungen konterkariert.

Jede Trasse zwischen Ortsrand und Variante 0 stellt gegenüber den Varianten V1 und V2 sowohl aufgrund der größeren Inanspruchnahme der Habitate und der Barrierewirkung einer Lärmschutzeinrichtung auf diese eine steigende Beeinträchtigung dar. Lediglich die Relation der beiden Beeinträchtigungen zueinander ändert sich, je weiter die Trasse vom Ortsrand abrückt bis in der Lage der V0 lediglich die Flächeninanspruchnahme verbleibt.

Damit stellt sich abschließend die Frage, da jede ortsfernere Trasse als die V1 und V2

- länger durch das Schutzgebiet führt und damit größere Flächen der Habitate in direkt in Anspruch nimmt und vom übrigen Gebiet abtrennt und
- erst bei einem Abstand, den die V0 hat, ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen und damit ohne die damit verbundenen erheblichen zusätzlichen Barrierewirkung im Schutzgebiet auskommt,

ob Trassen zwischen unmittelbarer Ortsrandlage und errichteter Entlastungsstraße überhaupt eine hier zu prüfende Alternative darstellen? Kann damit ein Gewinn für das Schutzgebiet erreicht werden, der dem mit V1 und V2 verfolgten Zweck, soweit wie möglich aus dem Gebiet heraus bzw. nur so kurz wie möglich hindurch zu gehen, entspricht oder sogar übersteigt?

Da dieses - wie vor genannt - verneint werden kann, erübrigt es sich auch, weitere Varianten detailliert in die Prüfung einzustellen.

9.1.4. Ausführungsvarianten

Überlegungen hinsichtlich Ausführungsvarianten auf der gewählten Trasse können entfallen, wenn es zumutbare räumliche Alternativen gibt, die mit geringeren Beeinträchtigungen der Belange des Naturschutzes einhergehen.

Der Wortlaut des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG erweckt den Eindruck, als komme es nur auf räumliche Alternativen, nicht aber auch auf Ausführungsvarianten am jewei-

⁵⁴ Anm.: Aufgrund der etwas geringeren Prognosewerte der aktuellen Verkehrsuntersuchung gegenüber der von 1999 käme man dabei heute zu einer Trasse, die sich der bestehenden Entlastungsstraße bis auf ca. 50 bis 80 Meter nähern würde.

ligen Standort bzw. auf der jeweiligen Trasse an. Das entspricht allerdings nicht den unionsrechtlichen Vorgaben und ließe sich auch mit der Judikatur des BVerwG nicht vereinbaren. Bei unionsrechtskonformer Interpretation etabliert § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ein „strikt beachtliches Vermeidungsgebot“, dem ggf. auch - in den Grenzen der Zumutbarkeit - durch Ausführungsvarianten Rechnung zu tragen ist. Es ist also zu prüfen, ob durch Änderungen der baulichen Ausführung der bestehenden Straße oder ihrer Nutzung eine Verringerung der Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes erreicht werden kann. Die Möglichkeiten, auf diesem Wege das Vermeidungsgebot einzuhalten, werden im Folgenden erörtert.

Es sind folgende Ausführungs- bzw. Nutzungsvarianten auf der vorhandenen Trasse denkbar:

- offenporiger Asphalt („Flüsterasphalt“)
- Lärmschutzwand oder Lärmschutzwahl und
- zeitliche Einschränkung der Nutzung der Entlastungsstraße

Da die bestehende Straße die o. g. technischen Trassierungsparameter einhält (s. Kap. 9.1.2), wird bei der Prüfung der Ausführungsalternativen nicht noch einmal darauf eingegangen.

9.1.4.1. Schallminderung durch offenporigen Asphalt

Diese Maßnahme wurde bereits bei der Errichtung der kommunalen Entlastungsstraße Bensorsiel umgesetzt. Die Wirksamkeit der Schallminderung, die generell zur Reduzierung der Schallbelastung im Umfeld der Straße beiträgt, wird durch die regelmäßig von der Stadt Esens vorgenommene Reinigung dauerhaft gewährleistet.

Da dies bereits als Verminderungsmaßnahme umgesetzt wurde, handelt es sich nicht um eine im Zuge der vorliegenden FFH-Prüfung weiter zu betrachtende Ausführungsvariante.

9.1.4.2. Schallschutzwände bzw. -wälle

Da sich Flächen des Vogelschutzgebiets V 63 zu beiden Seiten der bestehenden Straße befinden, müsste eine Lärmschutzwand bzw. ein Lärmschutzwahl zu beiden Seiten der Straße errichtet werden. Diese Einrichtungen sind im vorliegenden Fall jedoch mit einem schwerwiegenden inhärenten Konflikt belastet:

- Einerseits wäre durch Ausschaltung der visuellen und akustischen Wirkungen des Betriebs der Straße die visuelle Störung und Verlärmung der Trassenumgebung vermindert,
- andererseits würden mit den zu errichtenden Vertikalstrukturen neue optische Störelemente in die offene Landschaft eingebracht. Diese werden insbesondere von Wiesenvögeln sowohl zur Brut als auch zur Rast weitläufig gemieden, da sie nur offene, übersichtliche Landschaften als Habitat annehmen. Die eben genannten positiven Effekte der Immissionsminderung würden durch die visuelle Wirkung der Lärmschutzeinrichtungen konterkariert.

Hierdurch käme es zu einer direkten Beeinträchtigung der vornehmlich auf die

Avifauna bezogenen Schutzzwecke:

- Erhalt der weiträumigen, unverbauten und unzerschnittenen offenen Landschaft mit freien Sichtverhältnissen und ohne störende vertikale Strukturen und
- Erhalt und Entwicklung störungsfreier ausreichend großer Brut-, Rast- und Nahrungsräume der wertbestimmenden Arten und Erhalt der freien Sichtverhältnisse

Darüber hinaus käme es zur Beeinträchtigung des Schutzzieles

- Erhaltung, Pflege und naturnahe Entwicklung des Gebietes Landschaft von Seltenheit, besonderer Eigenart, Vielfalt und besonderer Schönheit,

da die Übersichtlichkeit der Landschaft südlich von Bensorsiel gestört würde. Sowohl die Aussicht von Bensorsiel in die freie Landschaft wie auch der Blick auf Bensorsiel von Süden und Westen aus wären hiervon betroffen.

9.1.4.3. Temporäre Sperrung

Wie bereits erwähnt ist eine Alternative auch zumutbar, wenn die Ziele des Vorhabens mit Abstrichen erreichbar sind. Für die kommunale Entlastungsstraße muss daher die Möglichkeit der temporären Sperrung geprüft werden, da das Erfordernis einer Verkehrsentslastung nicht das ganze Jahr über in gleich hohem Maße besteht.

Während der Sommersaison (April bis Oktober) ist jegliche Sperrung der Ortsentlastungsstraße eindeutig nicht zumutbar, da dann bedingt durch das hohe innerörtliche Verkehrsaufkommen das wesentliche Ziel der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt nicht erreichbar ist. Damit ist die Verringerung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Brutvögel nicht möglich, denn die besonders von der Straße betroffenen Brutvogelarten Feldlerche, Kiebitz und Austernfischer halten sich von Ende Februar/März an in ihrem Brutgebiet auf und letzte Küken, z. B. des Kiebitzes, werden Mitte August flügge.

Außerhalb der Sommersaison kann sowohl die 2015 gemessene als auch die für 2030 prognostizierte Verkehrsmenge allerdings durch die Ortslage geführt werden, da die vorgesehene Umgestaltung der Ortsdurchfahrt dies zulässt, ohne dass es zu unzumutbaren Einschränkungen im Verkehrsfluss kommt. Gegebenenfalls ist temporär lediglich mit längeren Durchfahrtszeiten auf der dann ohnehin geschwindigkeitsreduzierten Ortsdurchfahrt zu rechnen.

Durch eine Sperrung außerhalb der Urlaubssaison wäre eine Verringerung der Beeinträchtigungen zugunsten der Rastvögel möglich. Die Rastvögel, die nach dem Bau der Entlastungsstraße nicht mehr im Nahbereich der Straße rasten (Großer Brachvogel, Bekassine und Krickente), sind vor allem von November bis April im Plangebiet beobachtet worden. Diese Angaben stimmen mit denen der Kartierungen des NLWKN über das jahreszeitliche Auftreten der Rastvögel überein. Eine Sperrung der Entlastungsstraße außerhalb der Sommersaison von November bis März würde also die Hauptmonate der Rastvogelaktivitäten von Beeinträchtigungen durch den Kraftverkehr entlasten. Diese Entlastung käme auch allen weiteren

Rastvogelarten zugute.

Relativierend ist jedoch darauf zu verweisen, dass nur eine geringe Beeinträchtigung der Rasthabitate des Vogelschutzgebietes V 63 in der vorangegangenen Prüfung ermittelt wurde (vgl. Kap. 6.3.9 u. 7.3.7). So ist im LSG 25 II die Störung eines möglichen Rastbereichs des Großen Brachvogels westlich der Ortslage Bensorsiel auf Grünlandflächen wesentlich, während im LSG 25 angesichts der deutlichen Zunahme der Rastaktivitäten im Nahbereich der Ortsentlastungsstraße eine erhebliche Beeinträchtigung der Rasthabitate durch die von ihr ausgehenden Störwirkungen nicht festgestellt werden konnte.

Vor diesem Hintergrund ist jedoch ein sehr wichtiger Aspekt zu beachten. Die Entlastungsstraße ist eine ausschließlich für Kfz konzipierte und gebaute Verkehrsstraße. Die Straße bietet durch die bis zu 70 km/h schnellen Kfz keine Attraktivität und Aufenthaltsqualität für andere Verkehrsteilnehmer. 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.

In der Naturschutzpraxis finden sich eine Reihe von Beispielen dafür, dass eine mit dem Naturschutz begründete Abtrennung von Wegeverbindungen nicht akzeptiert wurde und daher nicht konsequent umgesetzt werden konnte, wie z. B. beim Ostdeich an der Leybucht und dem Deichverteidigungsweg im NSG Petkumer Deichvorland.

Eine Verringerung der - geringen - Beeinträchtigungen der Rastvögel durch Sperrung der Entlastungsstraße kann nur erreicht werden, wenn die Nutzung generell, d. h. insbesondere auch für Fußgänger und Radfahrer, über beschilderte Verbote und Absperrungen hinaus vollständig auszuschließen, was einen hohen Kontrollaufwand mit sich brächte.

9.1.5. Ergebnis der Alternativenprüfung

Abgesehen von der bereits realisierten Alternative des schallmindernden offenporigen Asphalts bringen alle Trassen- und Ausführungsvarianten Nachteile mit sich, die für Bensorsiel als Kurort besonders schwer wiegen. Diese Nachteile von Lärmschutzeinrichtungen wurden bereits im Rahmen des Eilverfahrens zum B-Plan Nr. 67 beim BVerwG wie folgt zusammengefasst:

„Die Antragsgegnerin [Stadt Esens] habe im Jahre 2002 mit erheblichen Kosten unter Beteiligung des Europäischen Tourismusinstituts der Universität Trier ein Gutachten „Touristisches Leitbild für die Entwicklung des Ortsteils Bensorsiel“ erstellt. Dieses Gutachten lege Wert darauf, dass ein wesentlicher Vorteil für die touristische Entwicklung des Ortes in der Einzigartigkeit seiner landwirtschaftlichen Weite liege und dass der Blick

über das weite, flache Land ungestört erhalten bleiben sollte. Dieser einzigartige Blick würde durch die vorgesehene Lärmschutzanlage erheblich beeinträchtigt.“

Zudem werden wie oben beschrieben die potenziellen Minderungen der Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes V 63 durch die notwendige Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. durch den Rückbau der bestehenden Entlastungsstraße zum Großteil wieder aufgehoben.

Eine temporäre Sperrung der kommunalen Entlastungsstraße kommt - wenn überhaupt - nur im Winterhalbjahr mit der nur auf die Rastvögel beschränkten Vermeidung der ohnehin geringen Beeinträchtigungen in Frage. Allerdings sind die Auswirkungen einer solchen Maßnahme nur mit einem unverhältnismäßig hohen technischen und administrativen Aufwand zur Sicherstellung der vollständigen Sperrung erreichbar. Daher ist auch diese Nutzungsvariante keine zumutbare Alternative.

Die nachteiligen Auswirkungen der Entlastungsstraße in ihrer gegenwärtigen Form auf das Vogelschutzgebiet V 63 sind begrenzt. Die von hier ausgehenden Einwirkungen betreffen nur einen sehr kleinen Teil des Vogelschutzgebiets, der für das gesamte Schutzgebiet auch keine hohe Bedeutung hat (ausführlich dazu siehe Kap. 9.2.3.3). Daher wäre der durch Vermeidungsmaßnahmen tatsächlich erzielbare Gewinn für den Naturschutz von äußerst geringem Umfang.

Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf jedoch nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die Schutzgüter stehen.⁵⁵

Für den vorliegenden Fall ist damit festzustellen, dass **zumutbare Alternativen nicht existieren.**

9.2. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Auch wenn keine zumutbaren Alternativen existieren, darf ein gebietsbeeinträchtigendes Projekt aus Gründen des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn dies aus „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher wirtschaftlicher und sozialer Art notwendig ist“. Auch wenn diese normtextliche Formulierung in eine andere Richtung zu weisen scheint, sind für die Inanspruchnahme einer habitatschutzrechtlichen Ausnahme keine Sachzwänge erforderlich, denen niemand ausweichen kann. Die Vorschrift setzt lediglich „ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln voraus“.⁵⁶ Gefordert ist eine abwägende Entscheidung, in deren Rahmen das Gewicht der zugunsten des jeweiligen Vorhabens ins Feld geführten Belange des gemeinen Wohls unter Berücksichtigung der Gegebenheiten des jeweiligen

⁵⁵ Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, 9 A 3.06, juris Rn. 153

⁵⁶ vgl. nur BVerwG, Urt. v. 11. 08.2016, 7 A 1.15, juris Rn. 104.

Einzelfalles nachvollziehbar bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen wird.⁵⁷

9.2.1. Öffentliches Interesse an der kommunalen Entlastungsstraße

Eine den Anforderungen gerecht werdende Abwägung setzt zunächst voraus, dass die mit dem jeweiligen Vorhaben verfolgten Ziele, die zu der Abweichung von dem Verbot des § 34 Abs. 2 BNatSchG veranlassen und als Abweichungsgründe fungieren, ihrer Art nach berücksichtigungsfähig sind. Das trifft ausweislich des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG nicht auf rein private, sondern allein auf Gründe des öffentlichen Interesses zu. Sind – wie im vorliegenden Fall – keine prioritären Schutzgüter (§ 7 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG) betroffen, kommen eine Vielzahl von Gründen unter Einschluss solcher wirtschaftlicher und sozialer Art in Betracht, ohne dass es inhaltliche Beschränkungen gäbe, die über die Ausrichtung auf das öffentliche Interesse hinausgehen.⁵⁸

9.2.1.1. Fremdenverkehrswirtschaftliche Belange

Zu den wirtschaftlichen Belangen, die ihrer Art nach als Abweichungsgründe in Frage kommen, gehören anerkanntermaßen die Stärkung und Verbesserung der Wirtschaftsstruktur einschließlich der Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen.⁵⁹ Die Ortsentlastungsstraße Bensorsiel dient gerade dazu, diesbezüglichen Interessen des gemeinen Wohls Rechnung zu tragen.

Nicht anders als in anderen Regionen der Nordseeküste bildet der Tourismus in Bensorsiel einen wichtigen Wirtschaftszweig sowie die mit Abstand wichtigste Einkommensgrundlage.⁶⁰ Bensorsiel ist ein bedeutender Ferienort an der ostfriesischen Nordseeküste, der seit 1996 die Bezeichnung „Nordseeheilbad“ führt und über eine gehobene touristische Infrastruktur und einen ausgeprägten Kursektor mit einem Sportboothafen, zahlreichen Erholungseinrichtungen (z.B. Kurpark, Nordseetherme, Naturschutzzentrum, Siel und Hafenanlage, Strandportal, Badebereich, Campingplatz) bzw. mit Therapiezentrum und Mutter-Kind-Kurklinik sowie eine Vielzahl von Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben verfügt. Neben Spiekeroog, Langeoog, Neuharlingersiel und Harlesiel/Carolinensiel weist das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP 2005) des Landkreises Wittmund auch das Nordseeheilbad Bensorsiel als „Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr“ aus (D 3.809)⁶¹, dem ausweislich der Begründung zugleich der

⁵⁷ BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, 9 A 3.06, NuR 2008, 633 Rn. 148 ff.; Urt. v. 09.07.2009, 4 C 12.07, juris Rn. 13; Urt. v. 11.08.2016, 7 A 1.15, NuR 2016, 845 Rn. 104.

⁵⁸ vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008, 9 A 3.06, NuR 2008, 633 Rn. 153; OVG Lüneburg, Urt. v. 20.05.2009, 7 KS 28/07, juris Rn. 96.

⁵⁹ BVerwG, Urt. v. 09.07.2009, 4 C 12.07, juris Rn. 19; Urt. v. 11.08.2016, 7 A 1.15, NuR 2016, 845 Rn. 123.

⁶⁰ vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2015): Erfolgreich. Nachhaltig. Zukunftsfest. Strategischer Handlungsrahmen für die Tourismuspolitik auf Landesebene. – Hannover, Januar 2015; S. 8.

⁶¹ Landkreis Wittmund (2005): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Wittmund. Beschreibende Darstellung. – Amt 60, Bauamt / Abteilung 61, Regional- und Bauleitplanung, untere Wasser- und Deichbehörde; Wittmund; S. 20

Status eines „Standortes mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung“ zukommt.⁶² Auch aus dieser Zuweisung des RROP 2005 folgt, dass die Wahrnehmung dieser Entwicklungsaufgabe einem öffentlichen Interesse entspricht.

Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, hat die Stadt Esens bereits vielfältige Aktivitäten entfaltet und – mit entsprechender Unterstützung der Europäischen Union, des Bundes und des Landes Niedersachsen – Investitionen in die touristische Infrastruktur getätigt. Allerdings ist es ihr bislang nicht gelungen, den Empfehlungen des „Masterplans Nordsee“⁶³ und dem Beispiel anderer küstennaher Urlaubsdestinationen (z.B. Hooksiel, Norden/Norddeich) folgend den für die touristische Nutzung zentralen Bereich der Ortslage Bensorsiels in einer den heutigen touristischen Bedürfnissen entsprechenden Weise umzugestalten.⁶⁴ Um diesen wichtigen Schritt zur Steigerung der Attraktivität des Nordseeheilbades Bensorsiel, zur Stabilisierung und Steigerung der Besucher- und Übernachtungszahlen und damit einhergehend zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und Erwerbseinkommen der örtlichen Bevölkerung zu unternehmen, muss die Ortslage zuvor vom Kraftverkehr auf der L 5 „Hauptstraße“ entlastet werden. Zu diesem Zweck wurde die kommunale Entlastungsstraße Bensorsiel gebaut, die eine notwendige Voraussetzung für die Umgestaltung des zentralen innerörtlichen Bereichs darstellt und dazu bestimmt ist, die Bedingungen für die regional bedeutsame Tourismuswirtschaft zu verbessern. Da die Ortsentlastungsstraße gerade um der Erfüllung der im RROP 2005 zugewiesenen „Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr“ willen gebaut wurde und ihr Hauptzweck zudem darin besteht, das wirtschaftliche Interesse der Stadt Esens an einer Verbesserung der touristischen Ausstattung des Nordseeheilbades Bensorsiel zu befriedigen, leitet sich das Vorhaben „zwingend“ aus den zu seinen Gunsten streitenden wirtschaftlichen Gemeinwohlbelangen ab.⁶⁵

9.2.1.2. Verkehrssicherheit und Reduktion von Lärmemissionen

Auch wenn die im Interesse der tourismuswirtschaftlichen Entwicklung stehende Attraktivitätssteigerung des zentralen innerörtlichen Bereichs des Nordseeheilbades Bensorsiel im Vordergrund steht, verfolgt die Stadt Esens mit der angestrebten Ortsentlastung doch zugleich auch weitere Zwecke.

⁶² Landkreis Wittmund (2005): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Wittmund. Begründung. – Amt 60, Bauamt / Abteilung 61, Regional- und Bauleitplanung, untere Wasser- und Deichbehörde; Wittmund; S. 41

⁶³ Hierbei handelt es sich um ein touristisches Zukunftskonzept, das der Tourismusverbands Nordsee e. V. im Jahr 2008 veröffentlichte. Das Land Niedersachsen setzte Masterpläne zur strategischen Grundlage für Maßnahmen zur Förderung des Tourismus in den niedersächsischen Tourismusregionen im Zeitraum der EU-Förderperiode 2007 bis 2013 voraus, um Sanierung, Modernisierung und Umstrukturierung anzuregen.

⁶⁴ vgl. Tourismusverband Nordsee e. V. (2008): Touristisches Zukunftskonzept Nordsee 2015. – Köln/Jever; S. 108: Empfehlungen u. a.: „Plätze und Promenaden als touristische Erlebnis- und Begegnungsräume gestalten, mit Außengastronomie, Grünanlagen, Kommunikationszonen, Märkten“. Konkret bietet es sich an, einen Bezug zum Wasser durch attraktive Sichtachsen (z.B. Wege, Beleuchtung, Gastronomie) zwischen Hotels, Ferienwohnungen, Einkaufsmöglichkeiten etc. und der Wasserlinie zu schaffen.

⁶⁵ vgl. hierzu BVerwG, Urt. v. 27.01.2000, 4 C 2.99, ZUR 2000, 331 (334).

Der zentrale innerörtliche Bereich befindet sich beidseits parallel der Landesstraße L 5 „Hauptstraße“, die sich als Trennlinie zwischen den nördlich der Straße gelegenen Erholungseinrichtungen (z.B. Kurpark, Nordseetherme, Strandportal, Badebereich etc.) und den in wesentlichen Teilen südlich der Landestraße vorhandenen Hotels, Ferienwohnungen, Einkaufsmöglichkeiten, Eisdielen, Cafés etc. erweist. Diese räumliche Situation bringt es mit sich, dass die Straße von Erholungssuchenden - zu denen neben älteren Menschen (ausgeprägter Kursektor) auch zahlreiche Kinder zählen (z.B. Mutter-Kind-Kurklinik) - während ihres Aufenthalts auf dem Weg von der Unterbringung zu den Erholungseinrichtungen die Straße häufig queren müssen. Die aktuelle Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2015 belehrt darüber, dass diese Straße in der Ferienzeit ohne Ortsentlastung mit rund 9.100 Kfz/24 h beaufschlagt würde.⁶⁶ Mit Blick auf das Prognosejahr 2030 steigt die verkehrliche Belastung bis auf 9.750 Kfz/24 h an.⁶⁷ Da jeder Querungsvorgang insbesondere dann Unfallgefahren in sich birgt, wenn in der Beweglichkeit bereits eingeschränkte bzw. behinderte Menschen oder Kinder daran beteiligt sind, die bekanntlich zu den schwächsten Verkehrsteilnehmern zählen, vermindert die angestrebte Ortsentlastung das Unfallrisiko, beugt verkehrsbedingten Beeinträchtigungen der körperlichen Unversehrtheit der Gäste und Besucher vor und entspricht auch aus diesem Grunde dem gemeinen Wohl.

Es kommt hinzu, dass der Verkehr im Prognosejahr 2030 auf der Landestraße L 5 „Hauptstraße“ ohne Ortsentlastungsstraße erhebliche Lärmbelastungen beidseits der Trasse an der angrenzenden Wohnbebauung erwarten lässt. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Instituts für technische und angewandte Physik (itap) sind angemessene Wohnverhältnisse im Außenwohnbereich zumeist noch gewahrt, indessen lassen die Abbildungen 3a und 3b erkennen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine und reine Wohngebiete zum Teil um bis zu 4 dB(A)tags (an der „Westbense“) bzw. 5,5 dB(A)tags (an der „Hauptstraße“) überschritten werden.⁶⁸ Die Reduzierung der verkehrsbedingten Schallbelastung zur Verbesserung der Wohnsituation in den Wohnbereichen der Ortslage entspricht gleichfalls einem öffentlichen Interesse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB), das mit der Ortsentlastung verfolgt wird.

Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang schließlich, dass ein erhebliches Interesse daran besteht, der Ortschaft Bensorsiel das Prädikat „Nordseeheilbad“ zu erhalten. Im Gutachten zur ersten Anerkennung (1995) wurde bereits empfohlen, die Verkehrsbelastung durch verkehrsberuhigende Maßnahmen zu reduzieren.⁶⁹ Im Folgegutachten 2011 wurde der Status als „Nordseeheilbad“ zwar bestätigt, allerdings auch angemerkt „das Kurgebiet Esens-Bensorsiel nimmt in der

⁶⁶ vgl. Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert (2016): Stadt Esens. Verkehrsuntersuchung Bensorsiel. – Hannover, 27.10.2016; Anlage 4 Blatt 2

⁶⁷ vgl. Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert (2016), Anlage 6 Blatt 2

⁶⁸ vgl. itap (Institut für technische und angewandte Physik) (2016): Schalltechnisches Gutachten zur möglichen Verlegung der Entlastungsstraße südlich der Ortschaft Bensorsiel im Landkreis Wittmund. – Oldenburg, 29.09.2016; S. 12, 13

⁶⁹ vgl. Deutscher Wetterdienst (1995): Amtliches Gutachten. Klimaanalyse Esens-Bensorsiel. – Hamburg, 22.12.1995; S. 22

Rangordnung aller Kurorte in Deutschland einen Platz am oberen Ende der Belastungsskala ein.“⁷⁰ Das Ziel, mit der Verkehrsentlastung der Ortslage die mit der Anerkennung als staatliches Nordseeheilbad verbundene Auflage zu erfüllen, ist ein städtebaulicher Grund, dem im vorliegenden Zusammenhang eine rechtfertigende Bedeutung nicht abgesprochen werden kann.

9.2.1.3. Ökologische Belange

Ein weiterer Aspekt, der für die Erhaltung der bereits gebauten Ortsentlastungsstraße streitet, ist der Umstand, dass Bau und Betrieb der Straße zwar erhebliche Beeinträchtigungen des zu Landschaftsschutzgebieten (LSG 25, 25 II) erklärten EU-Vogelschutzgebietes verursachte, der Rückbau des Straßenzuges aber gleichfalls Beeinträchtigungen der Integritätsinteressen des Naturschutzes mit sich brächte.⁷¹ Bestimmend ist dafür die Erwägung, dass es mit der Beseitigung und dem Abtransport der Asphaltsschicht der Straße, die nur wenig Zeit in Anspruch nähme (ca. 14 Tage), sein Bewenden nicht haben kann. Stattdessen hat der Rückbau schon aus Rechtsgründen in einer Weise zu erfolgen, die keine erheblichen Beeinträchtigungen des EU-Vogelschutzgebietes zurücklässt. Dies setzt eine Wiederherstellung des Status quo ante voraus, der durch die Existenz landwirtschaftlich genutzter Flächen geprägt war, die als Brut- und Rasthabitat wertgebender Vogelarten fungierten. Die Wiederherstellung dieses Zustandes erfordert bauliche Aktivitäten, die sich über einen längeren Zeitraum von mindestens 15 Monaten erstrecken, eine Beseitigung der projektbedingt geschaffenen und von wertgebenden Vogelarten (z.B. Blaukehlchen, Schilfrohrsänger) aktuell besiedelten Röhrichtbereiche der Gräben und anderer Gewässer erfordern und zu beträchtlichen Störungen der Rastvögel (z.B. Nonnengans, Großer Brachvogel, Goldregenpfeifer) führen würden. Auch der Rückbau der Straße geriete daher mit den Schutzzwecken der Landschaftsschutzgebiete in Konflikt und führte daher zu erheblichen Beeinträchtigungen, an deren Vermeidung ein öffentliches Interesse besteht (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. b BauGB, § 34 BNatSchG), das seiner Art nach geeignet ist, als Abweichungsgrund im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG zu fungieren.

9.2.1.4. Fiskalische Erwägungen

Nicht unerwähnt bleiben darf schließlich, dass fiskalische Gründe in allerdings nur begrenztem Umfang für die Erhaltung der Ortsentlastungsstraße geltend gemacht werden können. Die Stadt Esens ist sich des Umstandes bewusst, dass die Kosten für die Herstellung des Straßenzuges im Kontext der von § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG geforderten Abwägung keine Rolle spielen dürfen. Anders ist dies in Ansehung der Kosten des Rückbaus zu beurteilen. Auch wenn den wirtschaftlichen Kosten des Rückbaus nach den Erkenntnissen des Gerichtshofs keineswegs die gleiche Bedeutung beigemessen werden darf wie den mit der FFH-Richtlinie ver-

⁷⁰ Deutscher Wetterdienst (2011): Amtliches Gutachten. Beurteilung der Luftqualität in Esens-Bensorsiel. – Freiburg, September 2011; S. 16

⁷¹ Die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes V 63 durch den Rückbau der Ortsentlastungsstraße wird in einem gesonderten Dokument ausführlich erörtert.

folgten Zielen des Habitatschutzes, dürfen sie doch jedenfalls ergänzend berücksichtigt werden.⁷² Da der Rückbau einen Kostenaufwand von etwa 2,15 Mio. € verursachen würde, zählt das Interesse an der Vermeidung einer entsprechenden Belastung des Haushalts der Stadt Esens in dieser Höhe gleichfalls zu den Belangen, die zwar nicht für sich allein, wohl aber im Zusammenhang mit den anderen Gemeinwohlerfordernissen ihrer Art nach geeignet sind, zugunsten der Erhaltung der Straße ins Feld geführt zu werden.

9.2.2. Gewichtung der Gründe des gemeinen Wohls

Mögen auch Gründe des gemeinen Wohls für die Erhaltung der Ortsentlastungsstraße sprechen, besagt dies für sich betrachtet noch nicht, dass diesen Belangen der Vorrang vor den projektbedingt betroffenen Integritätsinteressen des Gebietschutzes zuerkannt werden könnte. Ob dies der Fall ist, hängt von einer gewichtvergleichenden Abwägung ab, die zunächst eine Gewichtung der prinzipiell berücksichtigungsfähigen Gründe erfordert, die zu der Abweichung von den habitatschutzrechtlichen Verboten veranlasst.⁷³

9.2.2.1. Gewicht und Bedeutung der wirtschaftlichen Belange

9.2.2.1.1. Bedeutung des Tourismus für Bensorsiel

Die Stadt Esens hat an der fremdenverkehrswirtschaftlichen Entwicklung des Nordseeheilbades Bensorsiel ein starkes wirtschaftliches Interesse, weil sich der Tourismus seit den 1950er Jahren zur Grundlage der lokalen Wirtschaft entwickelt hat. Neben der Gastronomie und den Beherbergungsbetrieben sind vor allem Handel und Dienstleister vom Fremdenverkehr abhängig. Der hohe Beschäftigungseffekt wird im Leitbild für das Nordseeheilbad Esens-Bensorsiel betont: Auf etwa 5 bis 10 Gästebetten wird ein Arbeitsplatz im Beherbergungswesen gerechnet; hinzukommen die Beschäftigten in den kommunalen Fremdenverkehrseinrichtungen (z.B. Kurverwaltung Nordseeheilbad Esens-Bensorsiel). Darüber hinaus induziert der Tourismus direkte und indirekte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte, da in der Regel eine Vielzahl eigenständiger Wirtschaftsunternehmen am Tourismus partizipiert.⁷⁴

Die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus wird in einer Ausarbeitung der dwif-Consulting GmbH im Auftrag der Finanzgruppe Sparkassenverband Niedersachsen nachdrücklich betont.⁷⁵ Dies findet in dem sogenannten Fremdenverkehrsbeitrag seine Bestätigung, der den tourismusbedingten Anteil am Gesamtum-

⁷² EuGH, Urt. v. 14.01.2016, C-399/14, Grüne Liga Sachsen e.V., ECLI:EU:C:2016:10 Rn. 77

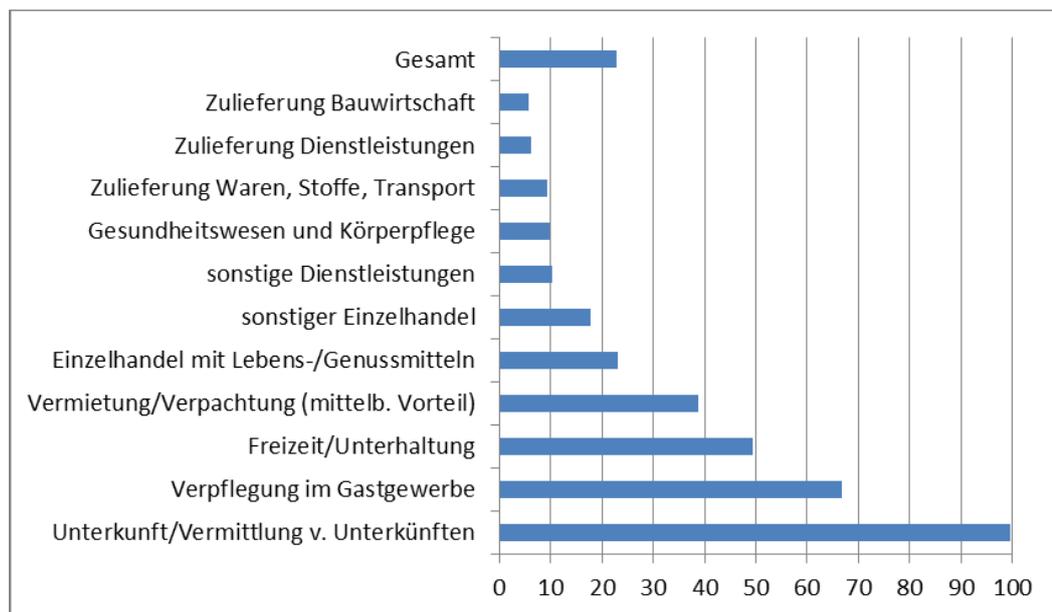
⁷³ vgl. nur BVerwG, Urt. v. 09.07.2009, 4 C 12.07, juris Rn. 15; Urt. v. 11.08.2016, 7 A 1.15, NuR 2016, 845 Rn.106

⁷⁴ vgl. Europäisches Tourismus Institut (ETI) GmbH an der Universität Trier (2002): Touristisches Leitbild für das Nordseeheilbad Esens-Bensorsiel. – Trier, 28.03.2002; S. 37

⁷⁵ vgl. dwif – Consulting GmbH (o.J.): Sparkassen-Tourismusbarometer. "Wirtschaftsfaktor Tourismus in Esens". – München; Website der IHK für Ostfriesland und Papenburg, Zugriff über http://www.ihk-emden.de/standortpolitik/Tourismus/Fakten_Zahlen/Tourismusbarometer/2357144, zuletzt am 07.06.2017

satz einer Branche angibt. Dieser beträgt gesamt ca. 23 % und belegt das Gewicht, welches der Tourismus an der Wirtschaftskraft der Stadt hat. Die nachfolgende Grafik gibt diese Zahlen für die Stadt Esens für das Jahr 2015 wieder.⁷⁶

Abb. 07: Tourismusbedingter Anteil am Gesamtumsatz in der Stadt Esens für das Jahr 2015 (Angaben in %)



Die darin zum Ausdruck kommende wirtschaftliche Abhängigkeit von der Entwicklung der Tourismusbranche erklärt das besondere Interesse der Stadt Esens daran, das Standbein des Fremdenverkehrs durch eine Verbesserung der hierfür maßgeblichen Bedingungen zu fördern und zu stärken. Damit entspricht die Stadt nicht „nur“ einer auf kommunaler Ebene bedeutsamen Interessenlage. Vielmehr dienen Maßnahmen zur Förderung des Tourismus zugleich der Erfüllung der dem Nordseeheilbad Bensorsiel im RROP 2005 zugedachten Aufgabe eines Standortes mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr und damit einem öffentlichen Belang von regionaler Bedeutung.

9.2.2.1.2. Negativentwicklung des Tourismus in Bensorsiel

Obwohl die Stadt Esens in Wahrnehmung dieser für die wirtschaftliche Entwicklung bedeutenden Aufgabe verschiedenste Aktivitäten entfaltet und in den zurückliegenden Jahren die Attraktivität Bensorsiels durch Investitionen in die touristische Infrastruktur gesteigert hat – zu nennen sind etwa das Strandportal, die Nordseetherme, das Wellenfreibad, der 5-Sterne-Campingplatz, die Neugestaltung des Deichscharts als „Empfangstor“ zum Strandbereich, der Neubau des Empfangsgebäudes und Baumaßnahmen am Fähranleger –, konnte nicht verhindert werden, dass die Gäste- und Besucherzahlen in Bensorsiel rückläufig sind. Während im Jahr 2016 in der Reiseregion Nordseeküste eine Steigerung der Übernachtungszahlen um 4 % (+ 304.496 Übernachtungen) verzeichnet werden konnte, von denen vor allem die

⁷⁶ Stadt Esens (2017): Eigene Erhebung gemäß schriftlicher Auskunft vom 07.04.2017

direkt am Wasser liegenden Gemeinden (Norden: + 80.852; Neuharlingersiel: + 83.232; Krummhörn: + 37.269) profitierten⁷⁷, zeichnet sich im Nordseeheilbad Bensorsiel ein gegenläufiger Trend ab. Belief sich der Rückgang der Übernachtungszahlen schon im Jahre 2015 auf 2,2%, setzte sich die Negativentwicklung auch im Jahre 2016 fort.⁷⁸ Die Übernachtungszahlen (Vermieter und Camping) reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % auf nur noch 842.491 Übernachtungen gegenüber 867.995 Übernachtungen in 2015. Deutliche Einbußen sind daneben auch bei den Tagesgästen Strand (- 2,9 %), Badbesuchern (- 5,7 %), Saunagästen (- 1,0 %) und im Therapiebereich (- 11,2 %) zu verzeichnen⁷⁹.

9.2.2.1.3. Attraktivitätssteigerung der touristisch wichtigen Bereiche

Um dieser Negativentwicklung um der Erhaltung und Förderung des maßgeblichen wirtschaftlichen Standbeins der Stadt in seiner Bedeutung für die gesamte Region willen zu begegnen, besteht dringender Handlungsbedarf. Es müssen wirksame Maßnahmen ergriffen werden, die eine deutliche Attraktivitätssteigerung der für den Tourismus wichtigen Bereiche an der „Hauptstraße“ (L 5) in Bensorsiel erwarten lassen. Ausweislich der genannten Empfehlungen des „Masterplans Nordsee“ kommt der Bereitstellung von Bereichen mit Außengastronomie, Grünzonen sowie Kommunikationszonen in diesem Zusammenhang eine zentrale Bedeutung zu, die zum Verweilen und zur Erholung einladen, als Anziehungs- und Treffpunkt für Übernachtungs- und Tagesgäste fungieren und überdies Gelegenheit bieten, einzelne größere Events durchzuführen, um Gäste auch aus weiterer Entfernung anzuziehen und auf diesem Wege das Interesse für die Urlaubsdestination zu wecken (Stichwort: Werbung). Zu diesem Zwecke soll nach den bestehenden Planungen das Fahrbahnprofil der L 5 „Hauptstraße“ nach den Vorstellungen der Stadt deutlich auf 4,7 m verringert werden, was anzuordnende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h straßengestalterisch unterstützt. Die straßenbegleitenden Gehbereiche mit angrenzenden gastronomischen Betrieben sollen als attraktive Aufenthalts- und Kommunikationsbereiche für Fußgänger und als gefahrlos nutzbare Spiel- und Bewegungsräume für Kinder umgestaltet werden. Geplant ist die Schaffung eines Promenadencharakters mit einer Reduzierung von Hochborden, der Anlage von Grünflächen und der Pflanzung von Hecken und Bäumen, die Anlage eines Stadtbalkons und nicht zuletzt eine behindertengerechte Ausgestaltung.⁸⁰ Nach Über-

⁷⁷ Tourismus Marketing Niedersachsen (TMN) (2017): Marktdaten-Booklet, Januar - Dezember 2016. - Hannover; S. 21, Website der TMN GmbH, Zugriff über: http://www.tourismuspartner-niedersachsen.de/data/medi-adb/cms_mime/%7Bd0bd046d-36e6-5922-73f6-9ce022179584%7D.pdf, zuletzt am 07.06.2017

⁷⁸ Esens-Bensorsiel Tourismus GmbH (2017): Eigene Erhebung (Stand 07.03.2017) gemäß schriftlicher Auskunft vom 31.03.2017

⁷⁹ Esens-Bensorsiel Tourismus GmbH (2017): Schriftliche Auskunft vom 22.03.2017

⁸⁰ vgl. folgende Planungsunterlagen:

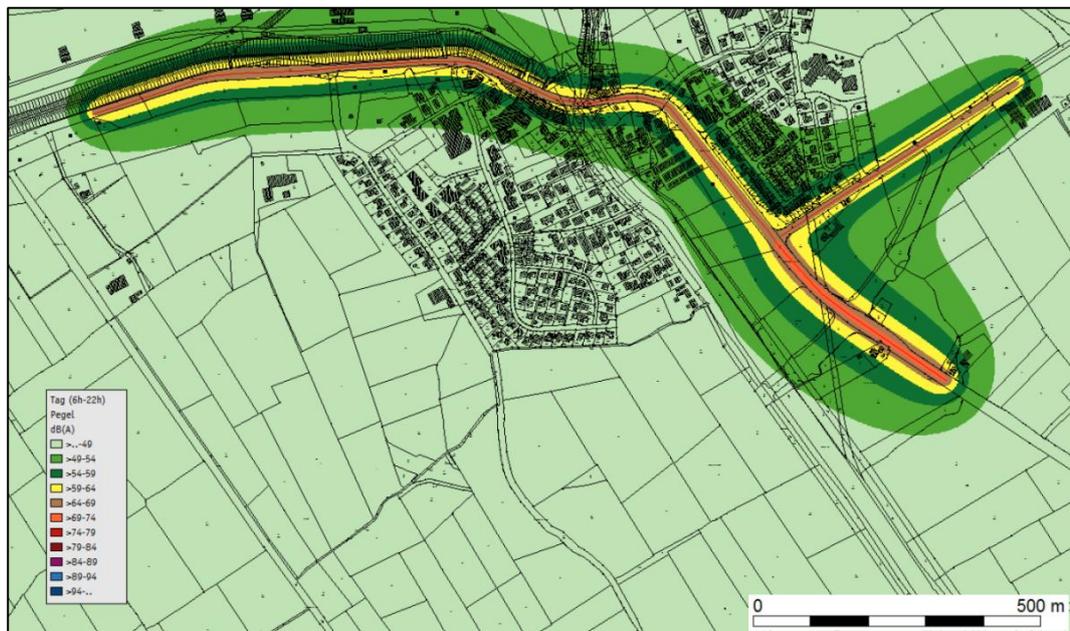
NWP Planungsgesellschaft mbH (2005): Stadt Esens - Dorferneuerungsplanung Bensorsiel. – Oldenburg/Esens, April 2005; S. 81 ff

NWP Planungsgesellschaft mbH; Thalen Consult GmbH (2014): Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Hauptstraße (Landesstraße 5) in der der Ortsdurchfahrt von Bensorsiel Abschnitt 78 von Station 516 bis Station 1.072. Erläuterungsbericht. – unveröffentlichter Vorabzug

nahme der Straßenbaulast für die Entlastungsstraße durch das Land Niedersachsen wird eine vollständige Sperrung der Hauptstraße angestrebt.

Dies hat allerdings eine Verkehrsentslastung durch Umleitung des Kraftverkehrs zur notwendigen Vorbedingung, weil die L 5 „Hauptstraße“ ohne Ortsentlastungsstraße nach der Verkehrsuntersuchung 2015 aktuell mit 9.100 Kfz/24 h und im Prognosejahr 2030 mit 9.750 Kfz/24 h befahren würde.⁸¹ Die Verkehrsdichte erschwert die Erreichbarkeit der Erholungseinrichtungen, entfaltet eine Barrierewirkung zwischen Strand- und Hafenbereich sowie den Wohn- und Ferienquartieren und birgt Unfallrisiken für Besucher und Gäste in sich. Die zu erwartende Verkehrsbelastung brächte es mit sich, dass die touristisch nutzbaren Aufenthaltsbereiche, die sich parallel beidseits der L 5 „Hauptstraße“ befinden, in der zentralen Ortslage mit Schall im Umfang von bis zu 64 dB(A)tags beaufschlagt werden.⁸²

Abb. 08: Lärmraster für das Prognosejahr 2030 ohne Entlastungsstraße

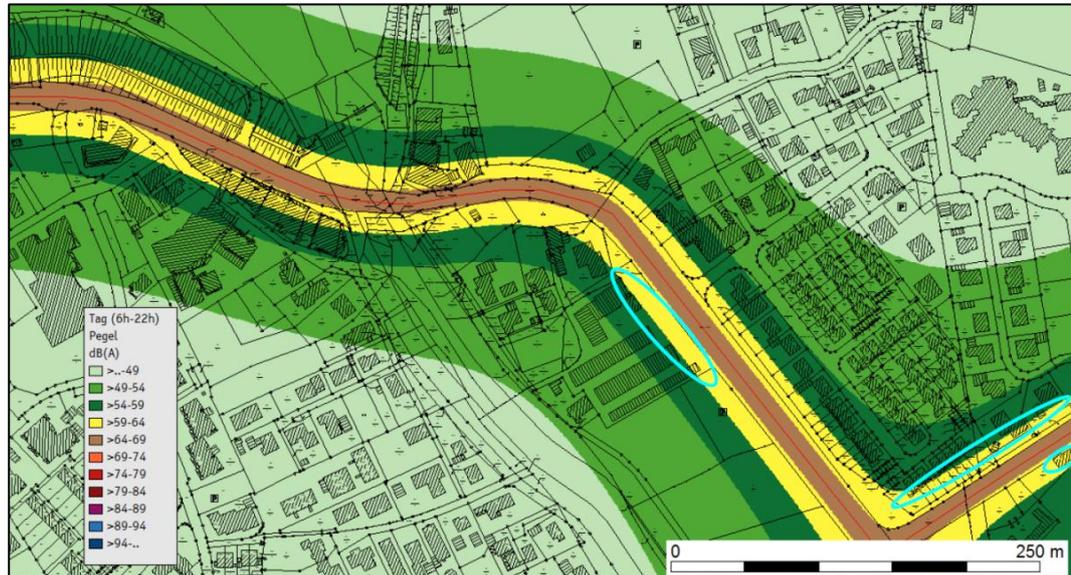


Eine nähere Beschreibung der Maßnahmen ist im Entwurf der Begründung des Bebauungsplans Nr. 89, S. 18 zu finden.

⁸¹ vgl. Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert (2016), Anlage 4 Blatt 2, Anlage 6 Blatt 2

⁸² Vgl. Itap (2016), S. 12,13

Abb. 09: Lärmraster für das Prognosejahr 2030, Detail (Grenzwertüberschreitungen blau umkreist)



Derartig hohe Pegelwerte lassen eine ungestörte Kommunikation in Straßencafés, Eisdielen etc. nicht zu⁸³ und laden Besucher weder zum Verweilen noch zu längeren Aufenthalten in den Gastronomiebetrieben ein. Ohne Ortsentlastungsstraße besteht überdies keine Möglichkeit zur Vollsperrung, um im Ortsbereich mehrtägige Events als besondere Attraktion zu veranstalten. Die Straße erweist sich daher als unverzichtbar, um die Attraktivität des zentralen innerörtlichen Bereichs zu steigern und auf diesem Wege einen entscheidenden Beitrag dafür erbringen zu können, dass die negative Entwicklung der Gästezahlen gestoppt und eine Trendumkehr hin zu einer Entwicklung erreicht werden kann, wie sie sich in anderen Urlaubsdestinationen an der Nordseeküste bereits vollzieht.

9.2.2.1.4. Positive Wirkung von Ortsentlastungen auf andere Urlaubsdestinationen

Aus diesem Grunde besteht angesichts des wirtschaftlichen Stellenwerts der Tourismusbranche in der Stadt Esens und der Strukturschwäche der Küstenregion ein gewichtiges öffentliches Interesse an der Verwirklichung der Ortsentlastungsstraße als einer entscheidenden Voraussetzung für die Steigerung der Attraktivität des Nordseeheilbades Bensorsiel. Für diese Bewertung zeichnet der Umstand verantwortlich, dass zwar keine Sicherheit, wohl aber eine nicht geringe Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass sich mit der Ortsentlastungsstraße im Zusammenwirken mit einer innerörtlichen Umgestaltung eine Steigerung der Attraktivität des Nord-

⁸³ Der zumutbare Außenpegel für die Wohnnutzung wird im Bereich von 50-55 dB(A) bzw. 60 dB(A) verortet. Vgl. dazu Kuschnerus, U. (2010): Der sachgerechte Bebauungsplan. 4. Aufl. – Bonn; Rn. 439 sowie Feldhaus, G.; Tegeder, K. (2014): TA Lärm. Kommentar; Nr. 6.1 Rn. 19.

seeheilbades Bensorsiel verbindet, die sich auf die Besucher- und Gästezahlen positiv auswirkt.⁸⁴

Für die Urlauber eines Badeortes an der Nordsee kommt es nicht bloß auf die Qualität der Erholungseinrichtungen, der Bademöglichkeiten und der Unterbringung, sondern gerade auch darauf an, dass sich der Aufenthalt im Urlaubsort insgesamt als erholsam erweist. Störfaktoren, zu denen namentlich der Straßenverkehr mit seinen typischen Erscheinungen (z.B. Unfallrisiken, Lärm- und Schadstoffbelastung) gehört, laufen dem Ziel eines angenehmen Aufenthalts zuwider, beeinträchtigen die Urlaubsatmosphäre und können auf Besucher abschreckend wirken. Das entspricht dem allgemeinen Erfahrungswissen, das im „Masterplan Nordsee“ zu der Empfehlung geführt hat, in den Ortslagen für eine angenehme Aufenthaltsqualität zu sorgen und den Ausbau bzw. die Vollendung von Umgehungsstraßen zu forcieren.⁸⁵

Die touristische Entwicklung in den Orten der Nordseeküste, die über eine Ortsumgehung verfügen und ihre Planungen zur innerörtlichen Umgestaltung bereits vollzogen haben, bestätigt diesen Befund. Hooksiel verfügt seit 1998 über eine Ortsumgehung und konnte die innerörtliche Umgestaltung zum Abschluss bringen. Bis dahin verzeichnete Hooksiel in der allgemeinen Beherbergung (ohne Camping) mit gewissen Schwankungen rund 227.000 Übernachtungen pro Jahr. Im Jahr der Eröffnung der Umgehungsstraße ging die Auslastung zunächst auf 220.000 Übernachtungen zurück, lag bereits ein Jahr später bei 300.000 Übernachtungen, stieg dann 2001 auf 332.000 Übernachtungen und erreichte im Jahr 2005 bereits 351.000 Übernachtungen. In einem Zeitraum von nur 7 Jahren entspricht dies einem Anstieg der Übernachtungszahlen um beinahe 55 %.⁸⁶ Nach Fertigstellung der „Nee Straat“ wurde ein Abschnitt der „Langen Straße“ 2008 während der Hauptsaison zunächst probenhalber und aufgrund positiver Rückmeldung im März 2009 dauerhaft zur Fußgängerzone erklärt.⁸⁷ Während die Übernachtungszahlen in der Folgezeit mit gewissen Schwankungen auf etwa dem gleichen Niveau wie zuvor verblieben, erfuhr die Zahl der Anreisen eine kontinuierliche Steigerung um rund 16,1 % von 78.149 Anreisen im Jahre 2009 auf 93.154 Anreisen im Jahr 2016; die touristisch attraktive Umgestaltung hat zur Steigerung der Anzahl der Tagesgäste fraglos beigetragen.

Eine besonders positive Entwicklung hat Norden/Norddeich zu verzeichnen, das seit 2009 über eine Ortsumgehung verfügt (B 72) und in den Folgejahren Maßnahmen der innerörtlichen Umgestaltung durchführte; die Übernachtungszahlen steigen dort seit Jahren kontinuierlich an und die Stadt Norden gehörte in 2016 so-

⁸⁴ Zur Bedeutung der Prognosesicherheit für die Gewichtung der Abweichungsgründe, vgl. nur BVerwG, Urt. v. 09.07.2009, 4 C 12.07, juris Rn. 17; Urt. v. 22.06.2015, 4 B 59.14, juris Rn. 30.

⁸⁵ vgl. Tourismusverband Nordsee e. V. (2008), S. 34, 108

⁸⁶ Gerdes, F.; Leiter Eigentouristik der Wangerland Touristik GmbH (2017): Schriftliche Auskunft vom 25.05.2017.

⁸⁷ vgl. „Hooksiel persönlich“ – Sonderbeilage der Wilhelmshavener Zeitung vom 28. März 2009

gar zu den Orten mit den höchsten Übernachtungszahlzuwächsen (+ 80.852) in der Küstenregion der Nordsee.⁸⁸

Auch wenn die Attraktivitätssteigerungen in den genannten Orten sicher keineswegs als der allein maßgebliche Faktor für die genannten Zuwächse zu erachten sind, spricht vor dem Hintergrund des im „Masterplan Nordsee“ zum Ausdruck kommenden Erfahrungswissens doch einiges dafür, dass die wirtschaftlichen Erfolge nicht zuletzt auch auf den Maßnahmen zur Verkehrsentslastung im Zusammenwirken mit den Umgestaltungen in den Ortslagen beruhen. Bestätigen die Erfahrungen anderer Urlaubsorte, dass derartige Maßnahmen zur Stabilisierung und Steigerung der Besucher- und Gästezahlen beitragen, spricht doch Erhebliches dafür, dass dies auch in Bensorsiel gelingen kann. Dabei ist sich die Stadt Esens bewusst, dass die diesbezügliche Prognose mit Unsicherheiten behaftet ist, zumal das Verhalten der Gäste und Besucher sowie deren Reaktionen auf attraktivitätssteigernde Maßnahmen nicht sicher vorhersagbar sind. In Würdigung dieses Umstandes misst die Stadt mit Rücksicht auf das allgemeine Erfahrungswissen und die in anderen Urlaubsorte an der Küste konkret gesammelten positiven Erfahrungen dem Interesse an der Durchführung der Umgestaltung der „Hauptstraße“ in Bensorsiel sowie der hierfür erforderlichen Ortsentslastungsstraße dennoch ein besonderes Gewicht bei.

9.2.2.1.5. Konkurrenzsituation zwischen den Urlaubsdestinationen der Region

Das gilt vor allem auch deshalb, weil die Ortschaften in der Küstenregion, die sich als Ferienorte positioniert haben, untereinander im Wettbewerb stehen. Diese Konkurrenzsituation ist keineswegs negativ zu beurteilen, zumal der „Kampf um den Gast“ für die daran beteiligten Ortschaften Ansporn ist und sich das allseitige Streben nach Attraktivitätssteigerung für die touristische Region Nordseeküste insgesamt als vorteilhaft erweist. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen die Urlaubsdestinationen nach den Empfehlungen des „Masterplans Nordsee“ u.a. bestrebt sein, „mehr Atmosphäre und Ambiente in Betrieben, Ortskernen, an den Promenaden und in Freizeiteinrichtungen“ zu schaffen.⁸⁹ Diese Empfehlungen wurden von anderen Ferienorten an der Küste aufgegriffen. In Hooksiel und Norden/Norddeich wurden entsprechende Maßnahmen – wie bereits bemerkt – erfolgreich zum Abschluss gebracht. In Carolinensiel und Neuharlingersiel sind die Ortsumgehungen fertiggestellt und die Planungen zur Umgestaltung der vormaligen Ortsdurchfahrten haben ein fortgeschrittenes Stadium erreicht. Wenn es in Bensorsiel nicht gelingt, die beabsichtigten Schritte zur Attraktivitätssteigerung des touristisch bedeutsamen innerörtlichen Bereichs zu unternehmen und die Ortsentslastungsstraße sogar wieder beseitigt werden muss, droht das Nordseeheilbad in der Konkurrenz mit den anderen Urlaubsdestinationen der Region ins Hintertreffen zu geraten und in dem Bemühen zu scheitern, dem ohnehin schon zu verzeichnenden Rückgang der Gäste- und Besucherzahlen Einhalt zu gebieten. Auch aus diesem Grunde ist das Interesse an der Erhaltung der Entlastungsstraße als unverzichtba-

⁸⁸ TMN (2017), S. 21

⁸⁹ vgl. Tourismusverband Nordsee e. V. (2008), S. 123

rer Voraussetzung für die innerörtliche Situationsverbesserung besonders bedeutsam und von hohem Gewicht.

9.2.2.2. Gewichtung der ökologischen Belange

Neben den wirtschaftlichen Gründen verfügen auch die ökologischen Belange, die für die Erhaltung der Ortsentlastungsstraße streiten, über eine erhebliche Bedeutung, weil der Rückbau in Gestalt einer Wiederherstellung des Status quo ante gewichtige Beeinträchtigungen des Naturhaushalts nach sich und die Integritätsinteressen des Naturschutzes über eine beachtliche Zeitspanne in Mitleidenschaft zöge.⁹⁰

Die Straße ist mit einer Sandvorlast gebaut worden, so dass der Untergrund bis zu einer Tiefe von 4 m bis 6 m vollständig verdichtet ist. Auch wenn eine Rekultivierung grundsätzlich möglich erscheint, ist angesichts der massiven Veränderungen nicht sichergestellt, dass die frühere Bodenstruktur und die vormaligen oberflächigen Wasserverhältnisse vollständig wiederhergestellt werden können. Von Belang ist in diesem Zusammenhang, dass eine tiefgründige Lockerung des Bodens zu einer Änderung der Grundwasserverhältnisse führen kann (z.B. Durchstoßen der Deckschicht, Aufstieg versalzten Grundwassers) und durch neuerliche Eingriffe in die Bodenstruktur die Gefahr der Entstehung sulfatsaurer Böden nicht auszuschließen ist.

Zu berücksichtigen ist zudem, dass im Zuge des Straßenbaus das Netz der Oberflächengewässer grundlegend umgestaltet wurde. Straßenbegleitend wurden neue Gewässer angelegt und im Interesse der ökologischen Aufwertung neue Kleingewässer und Röhrichtbereiche geschaffen, die sich zwischenzeitlich gut entwickelt haben und von wertgebenden Vogelarten des Vogelschutzgebietes V 63 besiedelt wurden. Das gilt etwa für das Blaukehlchen am Oldendorfer Tief. Der Rückbau der Ortsentlastungsstraße geriete mit den Schutzzwecken des LSG 25 II zwangsläufig in Konflikt, weil hierbei aktuelle und potenzielle Bruthabitate der vom Schutzzweck umfassten Vogelarten vernichtet würden.

Im Übrigen zögen die zur Verwirklichung eines vollständigen Rückbaus erforderlichen baulichen Maßnahmen beträchtliche Störungen wertgebender Brut- und Rastvögel des LSG 25 und 25 II nach sich. Mit Rücksicht darauf, dass die reine Bauzeit für die Straße rund 15 Monate umfasste, ist davon auszugehen, dass der vollständige Rückbau mindestens denselben Zeitraum in Anspruch nähme. Bestimmend ist dafür die Erwägung, dass es das ursprüngliche Gewässersystem wiederherzustellen, die neu geschaffenen Brückenbauwerke abzureißen und im Trassenbereich den Boden auszutauschen und tiefgründig zu lockern gilt. Zeitfenster, in denen weder wertgebende Brutvögel (insbesondere Röhrichtbrüter) noch Rastvögel von rückbaubedingten Störungen betroffen wären, stehen nicht zur Verfügung. Die Brutperiode der spät brütenden Röhrichtbrüter reicht bis in den August hinein,

⁹⁰ Die Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes V 63 durch den Rückbau der Ortsentlastungsstraße wird in einem gesonderten Dokument ausführlich erörtert.

während bereits im September z.B. Goldregenpfeifer und Große Brachvögel im Wattenmeer und auf den binnendeichs gelegenen Flächen als Rastvögel auftreten.

Die durch die Rückbauarbeiten verursachten optischen und akustischen Störungen der Brut- und Rastvögel werden voraussichtlich beträchtlicher sein als jene Störwirkungen, die durch den Bau der Straße hervorgerufen wurden. Dafür zeichnet namentlich der Umstand verantwortlich, dass die Beseitigung der Brücken und betonierten Rohrdurchlässe einen Maschineneinsatz erfordert, dessen es beim Bau der Straße nicht bedurfte. Es ist daher von weitreichenderen Vergrämungseffekten auszugehen, als sie beim Bau der Straße auftraten.

In Konsequenz dessen riefen Maßnahmen zum Zwecke des Rückbaus der Straße und zur Wiederherstellung des früheren Zustandes der für die Ortsentlastung in Anspruch genommenen Flächen gewichtige Konflikte mit den Schutzzwecken des LSG 25 und 25 II hervor und zögen daher ihrerseits erhebliche Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes während eines mindestens 15 Monate umfassenden Zeitraums nach sich. Dem Interesse an der Verhinderung solcher Folgen kommt ein beachtliches Gewicht zu.

9.2.2.3. Gewichtsverstärkende Bedeutung weiterer Gründe des gemeinen Wohls

Zu den gewichtigen wirtschaftlichen und ökologischen Belangen treten weitere Aspekte ergänzend und in einer gewichtsverstärkenden Weise hinzu.

Das betrifft zunächst das Bestreben, dem Urlaubsort Bensorsiel das Prädikat des „Nordseeheilbades“ zu erhalten, das zur Besucherwerbung beiträgt und daher in enger Verbindung mit den wirtschaftlichen Interessen steht. Der Hinweis im Gutachten von 2011, das Kurgeliet Esens-Bensorsiel nähme in der Rangordnung aller Kurorte in Deutschland einen Platz am oberen Ende der Belastungsskala ein, kann auf Gäste abschreckend wirken; an den zur Situationsverbesserung beitragenden Aktivitäten besteht daher auch unter dem Aspekt der Besucherwerbung ein besonderes Interesse.

An der Erhaltung der Ortsentlastungsstraße besteht zudem ein fiskalisches Interesse von Gewicht, zumal der Rückbau einen Kostenaufwand von geschätzten 2,15 Mio. € erforderte. Auch wenn diesem Umstand nicht die allein maßgebliche Bedeutung zuerkannt werden darf, wirken sich in Ansehung des Interesses an der Erhaltung der Straße Belastungen des städtischen Haushalts in dieser Größenordnung doch jedenfalls gewichtsverstärkend aus.

Dem Umstand, dass die Ortsentlastungsstraße in Verbindung mit der Umgestaltung der L 5 „Hauptstraße“ in Bensorsiel zugleich zu einer Verminderung der verkehrsbedingten Schallbelastung der Wohnbebauung beiträgt, misst die Stadt Esens dagegen keine wesentliche Bedeutung zu, weil es sich dabei lediglich um einen – wenn auch positiven – Begleiteffekt der Ortsentlastung handelt.

9.2.3. Gewichtung der Integritätsinteressen des Habitatschutzes

Den zugunsten der Ortsentlastungsstraße ins Feld geführten öffentlichen Belangen stehen naturschutzbezogene Integritätsinteressen gegenüber, die schon deshalb nicht gering geachtet werden dürfen, weil die gebietsbezogenen Erhaltungsziele –

gemessen am Maßstab der in den LSG 25 und 25 II verfolgten Schutzzwecke (§ 34 Abs. 1 S. 2 BNatSchG) – erheblich beeinträchtigt werden.

9.2.3.1. Beeinträchtigungen des LSG 25

Von den im LSG 25 verfolgten Schutzzwecken wird allerdings nur das Ziel der „Erhaltung der Störungsfreiheit“ im Hinblick auf die Bruthabitate des Kiebitzes in Mitleidenschaft gezogen, während Beeinträchtigungen anderer vom Schutzzweck umfasster Brutvögel die Schwelle der Erheblichkeit nicht erreichen. Relevante Störungen der Rastvögel konnten nicht festgestellt werden; ganz im Gegenteil wurde sogar eine Zunahme der Rastaktivität wertbestimmender Vogelarten (Nonnengans, Goldregenpfeifer, Blässgans, Graugans, Sandregenpfeifer und Kiebitz) im Nahbereich der Straßentrasse nach deren Inbetriebnahme registriert, die den besagten Schluss rechtfertigt.

Der demnach allein maßgeblichen störungsbedingten Beeinträchtigung des Habitats des Kiebitzes kommt für sich betrachtet ein allenfalls geringes Gewicht zu. Der Kiebitz gehört nicht zu den wertgebenden, sondern lediglich zu den im Standard-Datenbogen genannten sonstigen Vogelarten, die von den Schutzmechanismen des LSG 25 profitieren. Zudem waren die von ihm besiedelten Flächen im Nahbereich der Trasse bereits vor Beginn der Straßenbaumaßnahme wegen einer veränderten Flächennutzung aufgegeben worden (es hatte sich ein dichter und hoher Grasbestand gebildet), so dass es sich nicht um aktuell genutzte, sondern nur um potenzielle Bruthabitate handelte, deren Wiederbesiedlung von einer Wiederherstellung der vormaligen Flächennutzung abhängig gewesen wäre.

Den straßenbau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der im LSG 25 verfolgten Integritätsinteressen des Gebietsschutzes ist daher eine nur geringe Bedeutung zuzuerkennen.

9.2.3.2. Beeinträchtigungen des LSG 25 II

In Ansehung der projektbedingten Beeinträchtigungen der im LSG 25 II verfolgten Schutzzwecke ist dies abweichend zu bewerten. In diesem Landschaftsschutzgebiet werden gleich mehrere Schutzzwecke nachteilig berührt.

Bedeutsam ist zunächst der Umstand, dass durch direkte Flächeninanspruchnahme vorhandene Grünlandflächen, die als Bruthabitat des Kiebitzes und der Feldlerche fungierten, beseitigt wurden und eine mögliche Entwicklung von Grünlandereien auf einer Fläche von rund 4 % der Gesamtfläche des LSG 25 II verhindert wird. Nicht anders als im Kontext des LSG 25 wirkt sich in Ansehung der Inanspruchnahme vorhandenen Grünlandes aus, dass die betroffenen Bereiche zum Zeitpunkt des Straßenbaus sehr dicht und hoch mit Gras bewachsen waren, was auf eine eher geringere Bedeutung für Wiesenvögel verweist.

Von Gewicht sind zudem die bau- und betriebsbedingten Störungen der vom Großen Brachvogel zuvor zur Rast genutzten sowie jener Flächen, die hierzu entwickelt werden könnten. Rastvögel sind allerdings – anders als zugleich störungsbedingt beeinträchtigte Brutvögel – nicht an bestimmte Flächen gebunden. Sie verfügen über eine größere Flexibilität und sind im Stande, auf andere für sie nutzbare Berei-

che jenseits der Störradien der Straße auszuweichen. Dies trägt zur Relativierung des Gewichts der sie betreffenden Integritätsinteressen bei.

Diese Erwägungen dürfen allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass die avifaunistische Bedeutung der Flächen des LSG 25 II unter dem Einfluss der Ortsentlastungsstraße gelitten hat. Das insgesamt nur 43 ha große Gebiet ist zwar für weniger störepfindliche Vögel der wertgebenden Arten (z. B. Röhrichbrüter) nach wie vor nutzbar und wurde von ihnen auch nach Realisierung des Straßenbauvorhabens wieder besiedelt, indessen hat sein Wert für störungsempfindliche Brut- und Gastvögel doch deutlich gelitten. Mögen beachtliche Teile des LSG 25 II auch wegen der Nähe zu den Ortsrändern von Bensorsiel bereits zuvor einer Vorbelastung unterlegen haben, ändert dies nichts daran, dass die im LSG 25 II projektbedingt beeinträchtigten Erhaltungsinteressen des Naturschutzes über ein beachtliches Gewicht verfügen.

9.2.3.3. Bewertung im Kontext des EU-Vogelschutzgebietes V 63

Eine den Gegebenheiten gerecht werdende Bewertung des Gewichts der Erhaltungsinteressen hat freilich zu berücksichtigen, dass die LSG 25 und 25 II sich als Teile des einheitlichen EU-Vogelschutzgebietes V 63 darstellen. Beide Landschaftsschutzgebiete decken zusammen weniger als 1/3 der Gesamtfläche des dem ökologischen Netz Natura 2000 zugehörigen Vogelschutzgebietes ab. Das LSG 25 umfasst 31,56 % des Vogelschutzgebietes, während mit dem LSG 25 II lediglich 0,32 % unter besonderen Schutz gestellt wurden. Durch die Wirkfaktoren der Ortsentlastungsstraße werden das gesamte LSG 25 II sowie ein ca. 300 m breiter Streifen entlang der Grenze des LSG 25 belastet. Insgesamt liegen im Wirkungsbereich der Straße also ca. 1,07 % des Vogelschutzgebietes V 63; bei einer angenommenen durchschnittlichen Habitatentwertung von ca. 25 % entspricht dies einem Anteil von ca. 0,27 % der Fläche.

Der avifaunistische Wert dieser Flächen war schon vor dem Bau der Entlastungsstraße durch die Nähe zum Ortsrand und zu vorhandenen Wegen sowie der sich damit verbindenden Vorbelastungen begrenzt. Im Gesamtkontext des Vogelschutzgebietes als einzigartig oder gar unverzichtbar zu bewertende Habitatstrukturen sind durch den Straßenbau weder vernichtet noch beeinträchtigt worden. Schmerzlich ist fraglos der Verlust des Grünlandes, der jedoch weniger als 0,1 % der Grünlandflächen des östlichen Teils des Vogelschutzgebietes umfasst. Mit Rücksicht darauf, dass die Fachwissenschaft sogar direkte Flächenverluste von weniger als 1% der Gesamtfläche eines Gebietes unter bestimmten weiteren Bedingungen für unerheblich erachtet,⁹¹ erweist sich das Gewicht der in die Abwägung einzustellenden Interessen an der Erhaltung der betroffenen Teilbereiche der LSG 25 und 25 II bei einer gesamthaften Würdigung doch als eher begrenzt.

⁹¹ Lambrecht, H.; Trautner, J. (2007): Fachinformationssystem und Fachkonvention zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP. Endbericht zum Teil Fachkonvention, FuE-Vorhaben im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz, FKZ 804 82 004, Schlussstand 2007, S. 43. – Website des BfN, Zugriff über http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/images/themen/ingriffsregelung/BfN-FuE_FFH-FKV_Bericht_und_Anhang_Juni_2007.pdf, zuletzt am 07.06.2017

9.2.4. Gewichtsvergleichende Abwägung

Angesichts des den naturschutzbezogenen Interessen gebührenden Gewichts haben sie hinter den weitaus gewichtigeren Belangen des gemeinen Wohls bei der gebotenen gewichtsvergleichenden Abwägung zurückzustehen.

Schon den zugunsten der Ortsentlastungsstraße streitenden fremdenverkehrswirtschaftlichen Belangen ist in der ansonsten strukturschwachen Küstenregion und in Ansehung der regionalplanerisch zugewiesenen Aufgaben Bensorsiels angesichts der rückläufigen Besucher- und Gästezahlen des Nordseeheilbades der Vorrang zuzuerkennen. Der Tourismus bildet in Bensorsiel und der Region die mit Abstand wichtigste Einkommensgrundlage, die es geboten erscheinen lässt, mit der Ortsentlastungsstraße und der innerörtlichen Umgestaltung Schritte zu unternehmen, die vor dem Hintergrund entsprechender Erfahrungen in anderen Urlaubsdestinationen die Erwartung einer Umkehr der negativen Entwicklungstendenzen im touristischen Bereich gerechtfertigt erscheinen lassen. Steht in diesem Zusammenhang die Stabilität und künftige Tragfähigkeit des maßgeblichen wirtschaftlichen Standbeins der Stadt – auch in Konkurrenz zu anderen Urlaubsdestinationen an der Küste – in Rede, sieht sich die Erreichung der Schutz- und Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes V 63 und seiner Teilbereiche LSG 25 und 25 II zwar gemindert, aber nicht in Frage gestellt.

Zieht man überdies in Betracht, dass die Erhaltung der Ortsentlastungsstraße zugleich die sich mit einem Rückbau zwangsläufig verbindenden Beeinträchtigungen ökologischer Belange und fiskalischer Interessen vermeidet, dazu beiträgt, den Status des „Nordseeheilbades“ zu wahren und Teile der Wohnbebauung von verkehrsbedingtem Lärm zu entlasten, sind die nachteiligen Auswirkungen auf die gebietsbezogenen Naturschutzinteressen ein geringer Preis, der um der Vorteile der Ortsentlastung willen hinnehmbar ist.

Im Ergebnis ist nach alledem festzuhalten, 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.

9.3. Kohärenzmaßnahme

Als abschließender Baustein zur Zulässigkeit der habitatschutzrechtlichen Ausnahme wird im Folgenden der Nachweis ausreichender Kohärenzmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets geführt.

9.3.1. Ermittlung der notwendigen Kohärenzmaßnahme

Vom OVG Lüneburg wurde in seiner Entscheidung im Mai 2008 festgestellt, dass die Eingriffsregelung mit Festsetzung von Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (vgl. Kap. 3.2) im Zuge des BP 67 in ausreichendem Maße erfolgt ist.

Zusätzlich stellt die Stadt Esens Flächen zur Sicherung der Wertigkeit des Vogelschutzgebietes V 63 (Kohärenzsicherung), sogenannte Kohärenzflächen, zur Verfügung. Hierdurch werden die dargestellten Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes im Bereich des LSG 25 und LSG 25 II durch die kommunale Entlastungsstra-

ße ausgeglichen und somit die Integritätsinteressen des Naturschutzes sichergestellt. Diese Kohärenzmaßnahme muss demnach die Entwertungen des Vogelschutzgebietes V 63 durch Beseitigung von offenen Grünlandflächen und Röhrichtgräben im Bereich der Straßentrasse, Verlust offener störungsfreier Bereiche mit freien Sichtverhältnissen sowie Störungen der Brut- und Rastbereiche insbesondere vom Kiebitz als Brutvogel und Großem Brachvogel als Rastvogel wieder ausgleichen.

Bei der Ermittlung des notwendigen Kohärenzbedarfs werden folgende Aspekte zugrunde gelegt:

- Versiegelte Bereiche innerhalb des Vogelschutzgebietes sind mit einem Ansatz von 1 : 1 auszugleichen
- Die über diese direkte Zerstörung hinausgehenden Auswirkungen (Störungen) sind je nach den betroffenen Arten sowohl von der Weite der Auswirkungen wie auch von der Intensität unterschiedlich. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass nicht alle Bereiche in den Störbereichen durch die Arten besiedelt wurden, also nicht auf der gesamten Fläche Verluste zu verzeichnen sind.
- Einen weiteren zu berücksichtigenden Aspekt stellt die vorhandene Vorbelastung der Flächen dar, die ebenfalls bei der Ermittlung der notwendigen Kohärenzflächen zu beachten ist. In weiten Bereichen bestehen bereits durch angrenzende Straßen und Siedlungsbereiche erhebliche Störungen, die auch durch die Verteilung der Brut- und Rastvögel deutlich werden; eine zusätzliche Störung stellt hier nur einen weiteren, geringer zu bewertenden Störeffekt dar.
- Wie in der Prüfung nach § 34 BNatSchG ermittelt, sind durch die Entlastungsstraße maximale Störbereiche gegenüber den hier lebenden Vögeln bis 300 m festzustellen, Auswirkungen darüber hinaus sind gemäß der Vogelkartierungen nicht gegeben.
- Die Einschätzung der Flächenentwertung durch den Straßenbetrieb muss die Tatsache berücksichtigen, dass durch die von der Straße verursachten Störungen nicht die Wertigkeit der Flächen vollständig beseitigt wird, wie die Vogelkartierungen aus dem Jahre 2012 vom NLWKN und 2015 von Dr. Roßkamp zeigen, sondern trotz Störungen weiterhin eine Nutzung der Flächen durch Brut- und Rastvögel gegeben ist.
- Die Störeffekte werden mit zunehmender Entfernung von der Straße geringer, zum einen werden weniger Vögel gestört, zum anderen sinkt der Störeffekt.
- Die höchsten Entwertungsraten liegen bezüglich der Rastvögel bei 75 % Habitatentwertung, bei den Brutvögeln bei 25 %. Hierbei ist eine Abnahme der Wirkintensität mit der Entfernung zur Straße gegeben. Diese Abnahme wird durch eine Halbierung der Entwertungsfaktoren je 100 m angesetzt.

Bereits vorbelastete Bereiche werden mit einer weiteren Habitatentwertung von 5 % berücksichtigt.

Die notwendigen Größe der Kohärenzmaßnahme wird daher wie folgt ermittelt:

Vogelschutzgebiet im LSG 25 II

Eingriff	Betroffene Fläche in ha	Kohärenzverhältnis	Notwendige Kohärenzfläche in ha
Versiegelung und Böschungsbereiche	2,1	100%	2,1
Störung nicht vorbelasteter Bereiche mit Rastvogelvorkommen	1,5	75%	1,125
Störung weiterer nicht vorbelasteter Bereiche	1,3	25%	0,325
Störung vorbelasteter Bereiche (200 m um Siedlung, 100 m an Straßen)	20,8	5%	1,04
Vorhandene Straßen und Wege	0,3	0%	0
Gesamt	26,0		4,59

Vogelschutzgebiet im LSG 25

Eingriff		Betroffene Fläche in ha	Kohärenzverhältnis	Notwendige Kohärenzfläche in ha
Versiegelung		0,1	100%	0,10
Störung nicht vorbelasteter Bereiche mit Rastvogelvorkommen	Bis 100 m	8,0	75%	6,00
Störung weiterer nicht vorbelasteter Bereiche		4,5	25%	1,13
Bereits vorbelasteter Bereiche im Wirkungsbereich		6,1	5%	0,31
Störung nicht vorbelasteter Bereiche mit Rastvogelvorkommen	100 bis 200 m	7,5	½ 75 %	2,81
Störung weiterer nicht vorbelasteter Bereiche		2,6	½ 25%	0,33
Bereits vorbelasteter Bereiche im Wirkungsbereich		10,8	5%	0,54
Störung nicht vorbelasteter Bereiche mit Rastvogelvorkommen	100 bis 200 m	8,5	¼ 75%	1,59
Störung weiterer nicht vorbelasteter Bereiche		1	¼ 25%	0,06
Bereits vorbelasteter Bereiche im Wirkungsbereich		16,7	5%	0,84
Gesamt		65,8		13,70

Hiernach besteht ein Kohärenzbedarf von ca. 18,29 ha. Die Kohärenzfläche sollte daher 18 bis 19 ha betragen.

9.3.2. Suchbereich für Kohärenzmaßnahmen

Bei der Identifizierung der Suchbereiche für externe Kohärenzmaßnahmen für das

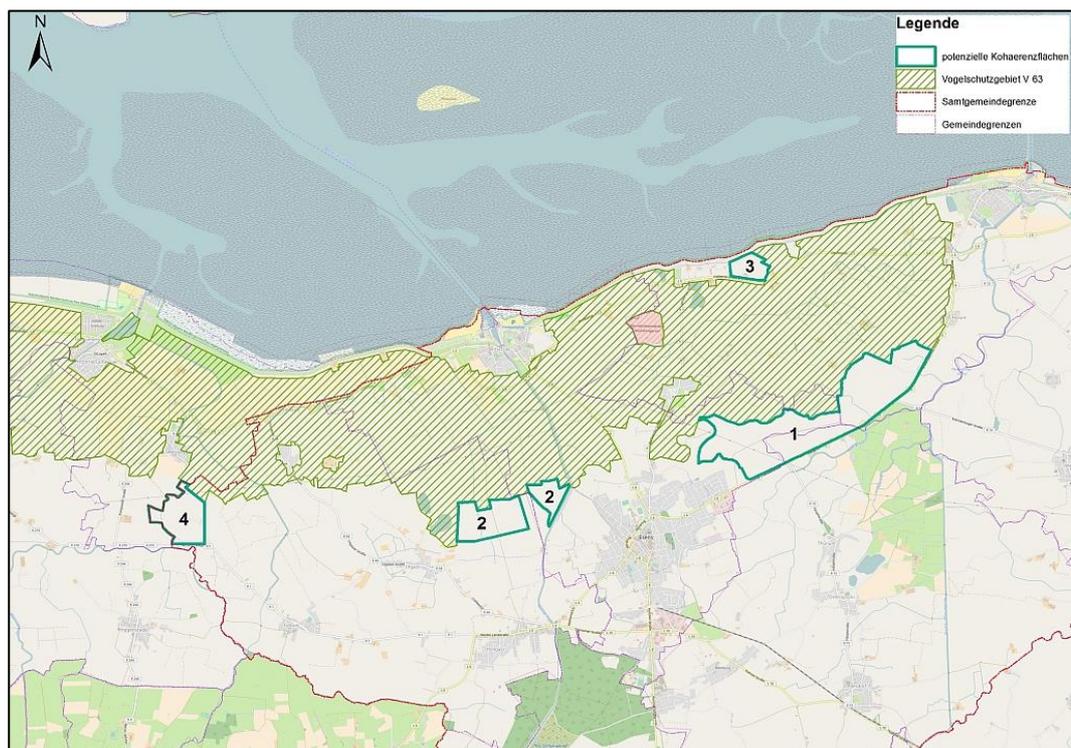
V 63 wurde von folgenden Gedanken ausgegangen:

- Die Flächen sollen direkt angrenzend an das Vogelschutzgebiet liegen, um so im Gesamtzusammenhang des V 63 zu planende und zu verwaltende Flächen zu bilden; hierdurch ist auch die Sicherung des Bestandes der Brut- und Rastvögel im V 63 am besten gegeben.
- 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:

- Flächen nördlich der Straße Esens – Neuharlingersiel im Bereich Margens/Margenser Grube (276 ha)
- Fläche südlicher Oldendorfer Hammer zwischen Kortehörn und Oldendorfer Weg (85 ha)
- Flächen bei Ostbense (21,5 ha)
- Fläche nordwestlich Uppum (66 ha)

Abb. 10: Suchräume für Kohärenzmaßnahmen um Esens



Aufgrund der hohen Naturschutzpotentiale im Bereich der Margenser Grube, der geringen Störpotentiale sowie der günstigen Anbindung an das vorhandene Vogelschutzgebiet hat die Stadt Esens sich um die Bereitstellung von Flächen in diesem Suchbereich bemüht.

9.3.3. Kohärenzfläche an der Margenser Grube

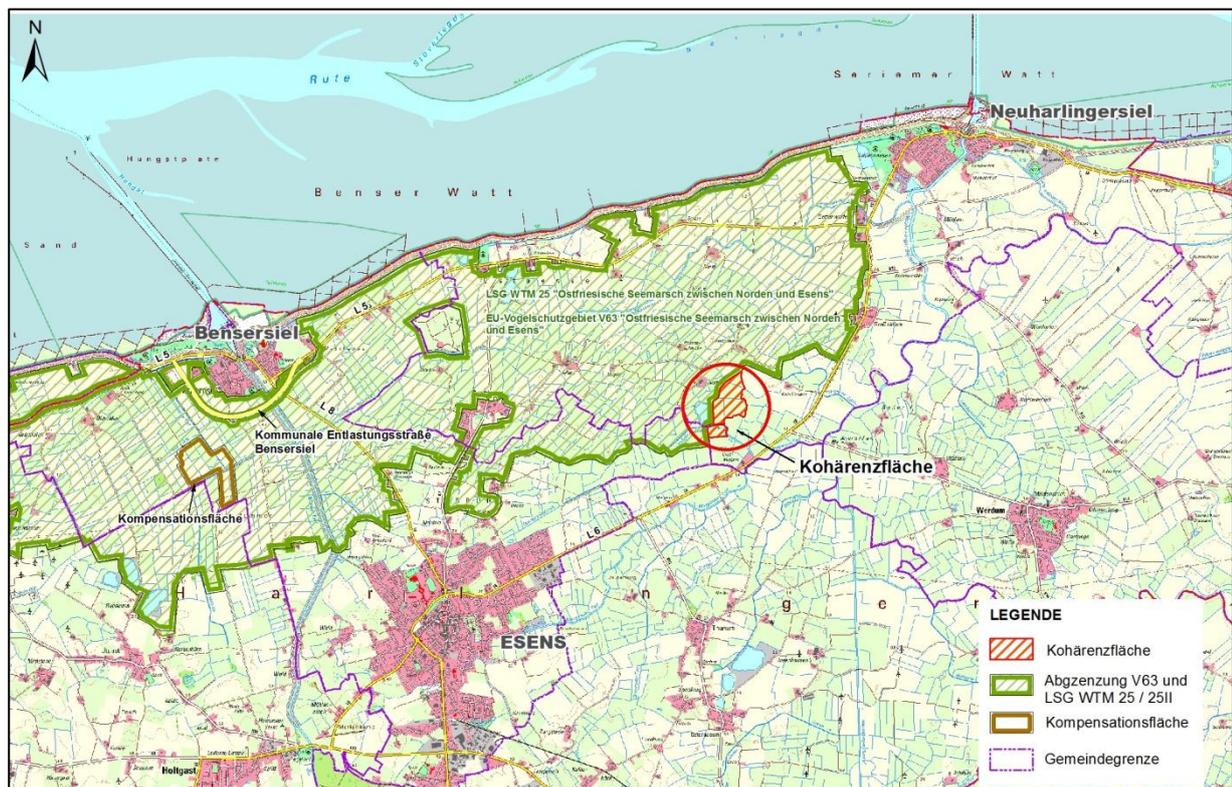
9.3.3.1. Beschreibung der Flächen

Die Stadt Esens stellt Kohärenzflächen für die Eingriffe in das Vogelschutzgebiet direkt angrenzend an die Margenser Grube in einem großräumigen Grünlandgebiet innerhalb der Werdumer Marsch direkt an der Grenze zum Vogelschutzgebiet 63 bereit. Diese Flächen liegen ca. 2,4 km von der Küstenlinie und ca. 5 km vom Eingriffsort entfernt.

Die Flächen liegen direkt an der Margenser Grube außerhalb des Vogelschutzgebietes. Innerhalb der Flächen verlaufen die Gewässer II. Ordnung Großmargenser Leide, Warfer Wasserzug und Ettenser Leide. Die Großmargenser Leide besitzt eine Breite von ca. 8 m sowie ein Röhrichtufer, die anderen Gewässer II. Ordnung sind lediglich ca. 3 m breit und ebenfalls mit Röhrichtbeständen gesäumt. Im Gebiet verlaufen weitere kleinere Grenzgräben mit Schilfbeständen.

Die Flächen unterliegen heute einer intensiven Mähnutzung und sind sehr artenarm.

Abb. 11: Lage der Kohärenzfläche



Es handelt sich um die Flurstücke

Gemeinde Neuharlingersiel, Gemarkung Seriem, Flur 15	1	1,8505 ha	Gesamtfläche 18,3181 ha
	2	2,3161 ha	
	3	1,9239 ha	
	4	2,5043 ha	
	5	2,9559 ha	
	6/2	3,7946 ha	
	7/6	1,2675 ha	
	8	1,7053 ha	

Das Gebiet besitzt Bedeutung für Gastvögel, in den Umweltkarten Niedersachsen liegt derzeit jedoch keine Bewertung der Bedeutung vor. Die angrenzende Margenser Grube ist ein Graugansbrutgewässer; es besteht daher auf den Kohärenzflächen bereits ein Vergrämnungsverbot für Gänse.

Nach den Kartierungen der Brut- und Rastvögel im angrenzenden Vogelschutzgebiet 63 des NLWKN aus dem Jahre 2008/2009⁹² und 2012⁹³ konnten in der Umgebung von ca. 400 m folgenden Vogelarten beobachtet werden:

- Brutvögel

Uferschnepfe	Schilfrohrsänger
Kiebitz	Blaukehlchen
Austernfischer	Teichrohrsänger
Rotschenkel	Rohrweihe
Feldlerche	Reiherente
Wiesenpieper	Schnatterente
	Löffelente

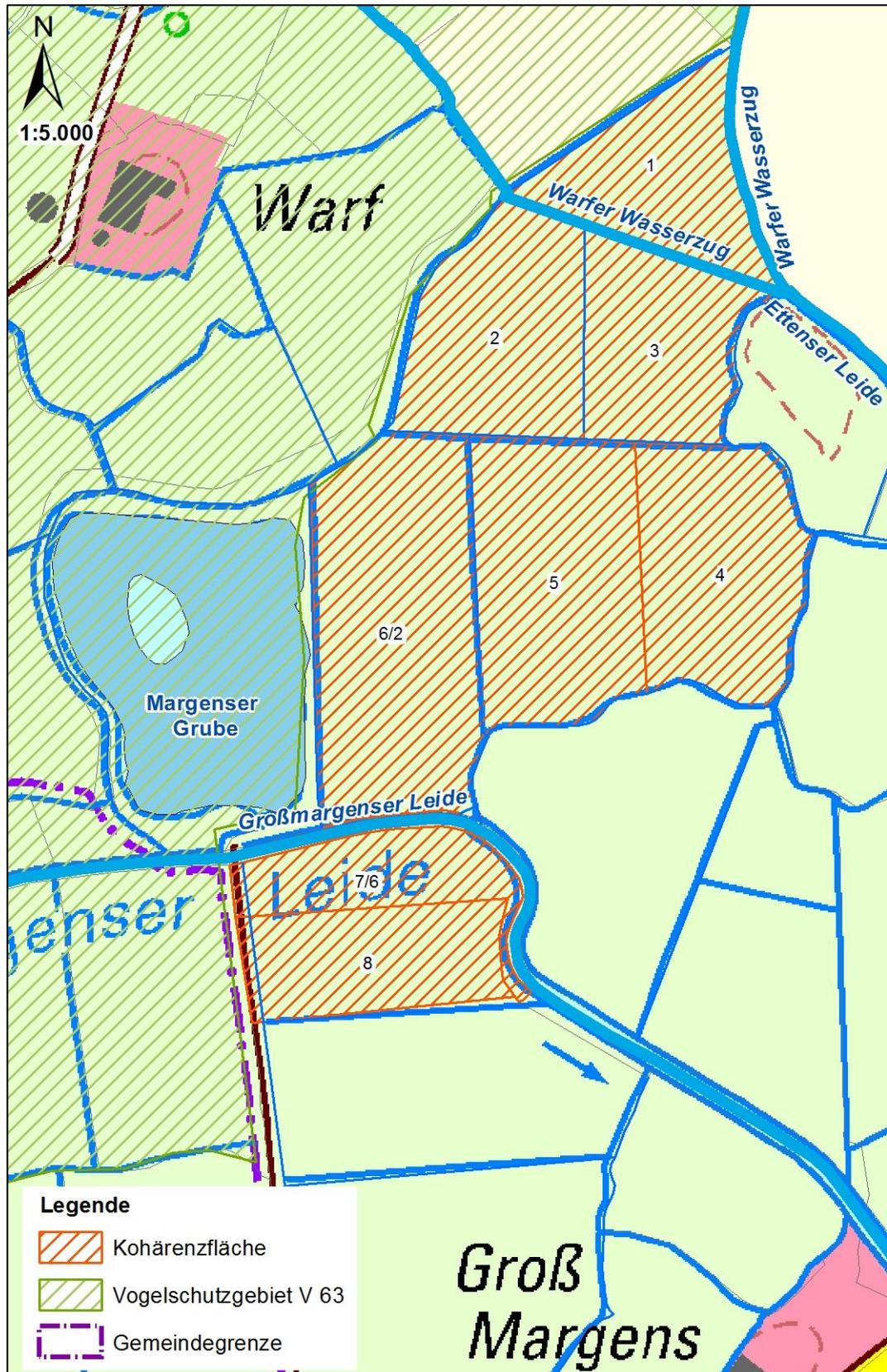
- Rastvögel

Großer Brachvogel	Graugans
Kiebitz	Blässgans
	Weißwangengans

⁹² Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen, im Auftrag des NLWKN

⁹³ Brutvogelerfassung im EU-Vogelschutzgebiet V 63 „Ostfriesische Seemarsch zwischen Norden und Esens“ Abschnitt: Dornumersiel bis Neuharlingersiel, 2012; Pfützke, Stefan, Bremen, im Auftrag des NLWKN

Abb. 12: Kohärenzfläche Margenser Grube



Diese Zusammenstellung erlaubt den Schluss, dass in dem Gebiet auch eine Kohärenz für die durch die kommunale Entlastungsstraße beeinträchtigten Funktionen innerhalb des Vogelschutzgebietes, d.h. Bereitstellung störungsfreier Brutbereiche insbesondere für den Kiebitz sowie andere Wiesenvögel und Röhrichtbrüter, Bereitstellung von störungsfreien Rastgebieten für den Großer Brachvogel sowie anderen Zugvögel sichergestellt werden kann.

9.3.3.2. Zielsetzung der Entwicklung

- Schaffung und Optimierung von Lebensräumen für Wiesenbrüter, Schilfbewohner und Rastvögel; Konflikte mit der angrenzenden Grauganskolonie sind nach Aussage der UNB nicht zu erwarten
- Erhalt der Grünlandflächen in einer Mischung von Rinderweide und Mähnutzung; daher ist die Festlegung von Mindestanteil der Weidenutzung notwendig
- Sicherung der Kurzrasigkeit der Flächen im Herbst
- Einschränkung der Bewirtschaftungsintensität bis Mitte Juni zur Sicherung der Wiesenvogelnistplätze
- Unterhaltung der Gewässer II. Ordnung durch die Sielacht gemäß der geltenden Vorschriften; zusätzliche Vorgaben für die Nutzung der Gewässerrandstreifen werden nicht getroffen, da ja eine extensive Nutzung der Flächen ohne wesentlich Düngung vorgesehen ist. Unterhaltung der Gewässer III. Ordnung gemäß der gesetzlichen Vorgaben (§ 39 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG)

9.3.4. Betreuung und Nutzung der Kohärenzmaßnahmen

Grundlage der Ausarbeitung der Bewirtschaftungsauflagen ist die Zielsetzung, auf Dauer auf den Flächen eine gemischte Grünlandwirtschaft mit Wiesen und Weiden sicherzustellen. Die Vorgaben werden daher so gestaltet, dass eine landwirtschaftliche Nutzung auch weiterhin gegeben ist.

Wesentlich bei der langfristigen Sicherung der Flächen ist ein regelmäßiges Monitoring, das nicht nur die Rast- und Brutvogelerfassung beinhaltet, sondern auch die Entwicklung der Grünlandflächen und der Gräben. Der hiermit betraute Fachmann muss damit auch ein Bindeglied zwischen Unterer Naturschutzbehörde und dem Landwirt darstellen, um so sowohl für den Vogelschutz als auch für die landwirtschaftliche Nutzung eine optimale Bewirtschaftung sicherstellen zu können.

Der von der Stadt Esens mit dem Monitoring beauftragte Fachmann muss von der UNB und dem Landwirt akzeptiert werden.

Nur mit einer entsprechend funktionierenden Betreuung kann die langfristige optimale Gestaltung der Kohärenzflächen sichergestellt werden

Es werden daher folgende Auflagen für die Kohärenzflächen festgelegt:

9.3.4.1. Auflage für die Stadt Esens zum Monitoring

Monitoring und Betreuung der Flächen durch einen Fachmann in enger Abstimmung mit der UNB; das Monitoring umfasst neben einer jährlichen Brut- und

Rastvogelkartierung ein Nistplatzmonitoring, ggf. Nistplatzeinzäunung, Beobachtung der Grünlandentwicklung (z.B. Vermeidung der Ausbreitung der Binse); ggf. Bodenuntersuchung zur Ermittlung der notwendigen Düngegaben;

Unter dieser Voraussetzung ist die Differenzierung der Bewirtschaftungsauflagen möglich (Beweidungsdichte, Düngung, Mulchen).

Das Monitoring könnte z.B. in Zusammenarbeit mit der Universität Oldenburg erfolgen. Auch ist eine gemeinsame Betreuung der Kompensationsflächen im Oldendorfer Hammer und der Kohärenzflächen an der Margenser Grube denkbar und sinnvoll.

9.3.4.2. Vorgaben für die Bewirtschaftung

Durch Folgende Vorgaben soll eine optimale Entwicklung der Flächen für den Vogelschutz und Beibehaltung einer landwirtschaftlichen Nutzung erreicht werden:

Bewirtschaftungsauflagen

- Keine Ackernutzung, keine Ackerzwecknutzung
- Grünlandnutzung auf der gesamten Fläche, davon mind. 30 % als Weide
- Erhalt des Bodenreliefs, keine Verfüllung von Gräben, Gräben und Senken oder ganzen Flurstücken
- Keine neuen Entwässerungsmaßnahmen wie z.B. Dränung, aber genehmigungsfreie Unterhaltung der Gräben und Gräben
- Kein Walzen, Schleppen, Mähen, Düngen und sonstige flächige Bewirtschaftungsmaßnahmen in der Zeit vom 15. März bis 15. Juni;
- Erhaltungsdüngung mit Mineraldünger und Rindergülle aus eigenem Betrieb nach Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde und nach Vorgaben der Gülle VO; es kann eine Bodenuntersuchung im Rahmen des Monitorings verlangt werden; parallel hierzu ist durch das Monitoring die Entwicklung der Grasnarbe zu dokumentieren.
- Ganzjähriger Verzicht auf Pflanzenschutzmittel, Dünger aus Geflügelhaltung und Gülle (außer Rindergülle aus dem eigenen Betrieb s.o.); selektive Bekämpfung mit Herbiziden zur Bekämpfung von Problemunkräutern nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zulässig
- Kein Grünlandumbruch, keine Neuansaat der Grasnarbe
- Nachsaat bei Bedarf zum dauerhaften Erhalt der Grasnarbe
- Beweidung mit Rindern bis 15. Juni auf Flächen mit Wiesenbrutplätzen lediglich mit 2 Tieren/ ha Keine Portionsbeweidung
- Keine Beweidung mit Pferden
- Beweidung mit Schafen nur nach Absprache mit der UNB

- Keine Zufütterung von Grundfutter des Weideviehs auf der Fläche, lediglich Kraftfutter für Kälber bei Mutterkuhhaltung zur Sicherung einer gesunden Entwicklung der Kälber; dies ist der Unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen;
- Zur Tränkung des Viehs Verwendung von Weidepumpen,
- Die Mahd ist grundsätzlich von innen nach außen oder von einer Seite aus beginnend durchzuführen; vor der Mahd ist die Wiese abzugehen und das Wild aus der Fläche zu drücken.
- Heuballen sind 14 Tage nach der Ernte von den Flächen zu entfernen; keine Anlage von Mieten und Lagerung landwirtschaftlicher Geräte und Erzeugnisse auf den Flächen;
- Sicherung der Kurzrasigkeit in den Wintermonaten auf allen Flächen durch Mahd der Flächen im Spätsommer bis Ende September, Entfernung des Mähgutes;

Sonstige Vorgaben

- Keine Vogelvergrämungsmaßnahmen
- Bauverbot auch für genehmigungsfreie Bauten
- Zulässig ist die Ausübung der Jagd unter Beachtung der eingeschränkten Jagdzeiten in Vogelschutzgebieten nach folgenden Vorgaben:
- Neuanlage von Wildäckern, Wildäsungsflächen, Futterplätzen und Hegebüschen, mit dem Boden fest verbundenen jagdliche Einrichtungen sowie andere jagdliche Einrichtungen in nicht ortsüblicher landschaftsangepasster Art bedürfen des vorherigen Einvernehmens mit der UNB
- Keine Anpflanzung von Gehölzen
- Unterhaltung der Gewässer III. Ordnung wechselseitig (pro Jahr nur jeweils eine Hälfte eines Grabens), hierbei Beseitigung der Gehölze an den Gräben

Änderungen der Vorgaben

Änderungen der Bewirtschaftungsauflagen und der sonstigen Auflagen sind als Ergebnis des Monitorings in Abstimmung mit der UNB möglich; hierdurch soll zum einen die ökologisch ausgerichtete landwirtschaftlichen Nutzung langfristig gesichert werden, andererseits aber auch ein optimaler Schutz der Vogelwelt im V 63 umgesetzt werden;

Insbesondere können hierdurch folgende Vorgaben zur Bewirtschaftungsintensität modifiziert werden.

Soweit keine Wiesenbrutvögel auf den Flächen beeinträchtigt werden können:

- Vorziehen der flächigen Bewirtschaftungsmaßnahmen ab dem 1. Juni,
- Erhöhung der Beweidungsdichte bis zu 6 Tieren/ha auch vor dem 15.Juni
- Erhöhung der Beweidungsdichte bis zu 6 Tieren/ha auch vor dem 15.Juni bei Nistplatzeinzäunung

- Mulchen bei der Herbstmahd nur in Abstimmung mit der UNB und dem Betreuer im Rahmen des Monitorings, soweit die Entwicklung der Grasnarbe dies erfordert.

9.3.5. Sicherung der Kohärenzflächen

Die Stadt Esens wird nach Rechtskraft des Bebauungsplans die Kohärenzfläche über das Land Niedersachsen und den Bund der EU melden. Ebenso wird sie die Einbeziehung der Flächen in das LSG 25 oder eine entsprechende Schutzgebietsausweisung beim LK Wittmund anregen.

Die dingliche Absicherung erfolgt durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch, die in einer Vereinbarung der Stadt Esens mit dem Wagelinschen Witwenstift festgelegt wird.

Aufgestellt:

Thalen Consult GmbH

Neuenburg, den 23.03.2018

i. A. Dipl.-Ing. Dorothea Siebers-Zander
Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch
Dipl.-Umweltwiss. Constantin Block

S:\Esens Stadt\9495_P_BP_78_79_80\19_FFH_Vetraeglichkeit\2018_03_23_ 9495_KE Bensorsiel_FFH.docx