

# Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52

## Deelrapport FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Augustus 2001

### Opdrachtgever:



Provincie Limburg



**Straßen.N.W.**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Niederlassung Krefeld

### Opdrachtnemer:



**HASKONING**

Ingenieurs- en  
Architectenbureau



**OBERMEYER**  
PLANEN + BERATEN

Barbarossastraat 35

Postbus 151

6500 AD Nijmegen

+31 24 328 42 84

+31 24 323 93 46

# Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52

## Deelrapport FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Augustus 2001

Goedgekeurd: Ir. R.T. Pieck

Paraaf :

---

Bezug: H1395.A0/R036/RTP/NSA

**INHOUD**

<b>1.</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>1</b>
1.1	ANLAB .....	1
1.2	VORGESCHICHTE.....	2
1.3	ZIEL DER TRASSENNOTE/MER-UVS N280-OST/A52.....	4
1.4	INITIATOREN UND ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE.....	5
1.5	UMSTRUKTURIERUNG DES LANDSCHAFTSVERBANDS RHEINLAND .....	5
1.6	METHODISCHER ANSATZ DER STUDIE.....	5
1.7	ZIEL DES TEILBERICHTS FFH-VERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG .....	6
1.8	AUFBAU DES FFH-VERTRÄGLICHKEITSUNTERSUCHUNG .....	7
<b>2.</b>	<b>RAHMEN DES TEILBERICHTS MER-UVS .....</b>	<b>8</b>
2.1	AUFBAU DER TRASSENNOTE/MER-UVS N280-OST/A52.....	8
2.2	STUDIEN- UND PLANUNGSGEBIET .....	9
2.3	BEZUGSJAHR UND PLANUNGSJAHR .....	9
2.4	TEILSTRECKEN .....	10
2.5	ALTERNATIVEN UND VARIANTEN .....	10
2.6	FLÄCHENBEDARF .....	12
<b>3.</b>	<b>METHODIK.....</b>	<b>14</b>
3.1	VORGEHENSWEISE.....	14
3.2	METHODISCHE GRUNDSÄTZE FÜR DIE VERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....	15
<b>4.</b>	<b>BEDEUTUNG DES PLANUNGSRAUMES FÜR NATURA 2000.....</b>	<b>17</b>
<b>5.</b>	<b>FFH-GEBIETE UND STAND DES MELDEVERFAHRENS .....</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>BESTANDSBESCHREIBUNG NACH KRITERIEN VON FFH- UND VOGELSCHUTZ- RICHTLINIE.....</b>	<b>19</b>
6.1	VOGELSCHUTZGEBIET SCHWALM-NETTE-PLATTE MIT GRENZWALD UND MEINWEG .....	19
6.2	ELMPTER SCHWALMBRUCH.....	22
6.3	LÜSEKAMP UND BOSCHBEEK .....	25
<b>7.</b>	<b>AUSWIRKUNGEN DES PROJEKTS IM SINNE DER FFH-RICHTLINIE.....</b>	<b>28</b>
7.1	VOGELSCHUTZGEBIET SCHWALM-NETTE-PLATTE MIT GRENZWALD UND MEINWEG .....	28
7.2	ELMPTER SCHWALMBRUCH.....	30
7.3	LÜSEKAMP UND BOSCHBEEK .....	30
<b>8.</b>	<b>PRÜFUNG VON ALTERNATIVLÖSUNGEN.....</b>	<b>32</b>
<b>9.</b>	<b>VERTRÄGLICHKEIT MIT DEN SCHUTZ- UND ERHALTUNGSZIELEN .....</b>	<b>33</b>
9.1	VOGELSCHUTZGEBIET SCHWALM-NETTE-PLATTE MIT GRENZWALD UND MEINWEG .....	33
9.2	ELMPTER SCHWALMBRUCH.....	33
9.3	LÜSEKAMP UND BOSCHBEEK .....	33
9.4	GESAMTBEURTEILUNG DER VERTRÄGLICHKEIT .....	33
<b>10.</b>	<b>KLÄRUNG DER ZULÄSSIGKEIT DES PROJEKTS GEMÄß FFH-RICHTLINIE.....</b>	<b>34</b>
<b>11.</b>	<b>AUSGLEICHSMABNAHMEN GEMÄß FFH-RICHTLINIE.....</b>	<b>35</b>
<b>12.</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>36</b>
<b>13.</b>	<b>LITERATUR UND QUELLEN.....</b>	<b>37</b>

## 1. EINLEITUNG

### 1.1 Anlaß

Vom Europäischen Parlament wurde festgelegt, daß der Entwicklung und wechselseitigen Verbindung von transeuropäischen Netzen eine besondere Priorität beizumessen ist. Eine Straßenverbindung zwischen Nord- und Mittel-Limburg und dem südlichen Ruhrgebiet wurde als noch zu realisierende Straßenverbindung in dieses transeuropäische Netz aufgenommen. Vom Europäischen Parlament wird im Rahmen der transeuropäischen Netze der Vernetzung der nationalen Verkehrssysteme der einzelnen Mitgliedstaaten eine hohe Priorität beigemessen.

Gemeinsam mit dem Rijksweg A74 soll die N280-Ost/A52 eine Vernetzung des niederländischen und deutschen Straßennetzes bewirken. Dieses Vorhaben steht im Einklang mit der Bedeutung, die man in Deutschland einer guten Anbindung an das niederländische Straßennetz beimißt. Außerdem steht das Vorhaben im Einklang mit der Bedeutung, die in den Niederlanden vom Rijk und der Provinz Limburg einem vollwertigen Straßennetz in Nord- und Mittel-Limburg beigemessen wird.

In Deutschland hat die Bundesregierung im 'Bedarfsplan für die Bundesfernstraße' den Nutzen und die Notwendigkeit der neuen Straßenverbindung festgelegt. Die neue Straßenverbindung ist als näher auszuarbeitende Verbindung ausgewiesen. Der 'Bedarfsplan', eine Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz, ist bindend. Der Landschaftsverband Rheinland kann als „Bundesstraßenbauverwaltung“ auf der Grundlage des Bedarfsplans mit einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) beginnen, wobei der Ausbau der B230 zur A52 als "vierstreifige Autobahn mit Standstreifen" den Ausgangspunkt bildet.

In Übereinstimmung mit der europäischen Beschlußfassung haben der niederländische Staat und die Provinz Limburg am 2. Dezember 1999 eine Verwaltungsvereinbarung unterzeichnet, in der festgelegt ist, daß für die Vervollständigung des Straßennetzes und die Verbesserung der Erreichbarkeit in Nord- und Mittel-Limburg u.a. die Realisierung der N280-Ost/A52 notwendig ist.

Mit der Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung wurde die Verantwortung für den Bau der A68 vom „Rijk“ auf die Provinz Limburg übertragen. Der Rijksweg A68 wird aus dem nationalen Straßennetz gestrichen und als N280-Ost/A52 in das regionale Straßenverbundnetz aufgenommen. Die Provinz Limburg hat sich politisch und privatrechtlich zum Bau der N280-Ost/A52 als vierstreifiger Autobahn mit 2x2 Fahrstreifen verpflichtet. Diese Verpflichtung ist der Anlaß für die Durchführung der Tracé/m.e.r.-Studie auf niederländischem Gebiet.

Die N280-Ost/A52 verbindet den noch anzulegenden niederländischen Rijksweg 73-Süd bei Roermond mit der deutschen A52 bei Niederkrüchten/Elmpt und schließt so eine Lücke im transeuropäischen Netz.

Die Bedeutung einer solchen Verbindung sowie die Pläne zu deren Realisierung werden auch im Provinciaal Mobiliteitsplan, dem Streekplan Noord- en Midden-

Limburg und dem Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)<sup>1</sup> erläutert. Im POL wurde das Planungsgebiet für die N280-Ost/A52 als regionale Verbindungsstraße aufgenommen. Der Straße wurde der Status „Hohe Qualität“ verliehen. Dieser höchste Status stellt besondere Anforderungen an den Verkehrsfluß und die Gestaltung der Straße.

## 1.2 Vorgeschichte

Im folgenden werden die wichtigsten Beschlüsse und Ereignisse, die die Entwicklung der N280-Ost/A52 beeinflußt haben, in chronologischer Reihenfolge und nach Ebenen der Beschlußfassung geordnet dargestellt.

### **Europa**

1990 hat das Europäische Parlament eine Resolution verabschiedet (90/C 27/05<sup>2</sup>), in der vom Rat festgelegt wird, daß der Entwicklung und wechselseitigen Verbindung von transeuropäischen Netzen in Europa Priorität beizumessen ist.

Dieses Bestreben wurde im geltenden Gemeinschaftsrecht in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der gemeinschaftlichen Leitlinien für den *Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes* erneut festgelegt.

Die Anlagen zu dieser europäischen Entscheidung enthalten u.a. eine Karte des transeuropäischen Straßennetzes. Auf dieser Karte sind die Straßenverbindungen dargestellt, die als Hauptverkehrsadern gelten. Das transeuropäische Straßennetz besteht aus bereits vorhandenen, neuen oder anzupassenden Autobahnen und Straßen von hoher Qualität, die:

- eine wichtige Rolle im Fernverkehr spielen, oder
- Umgehungen um die wichtigsten städtischen Knotenpunkte der im Netz angegebenen Achsen darstellen, oder
- die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmodalitäten ermöglichen, oder
- Gebiete im Landesinnern oder abgelegene Gebiete mit den zentral gelegenen Gebieten der Gemeinschaft verbinden.

Eine Straßenverbindung zwischen Mittel-Limburg und dem südlichen Ruhrgebiet wurde als noch zu realisierende Straßenverbindung aufgenommen.

### **Niederlande**

Im Oktober 1995 hat das Provinzparlament von Limburg (Provinciale Staten) den Streekplan Noord- en Midden-Limburg verabschiedet. Dieser Streekplan enthält folgende Aussagen bezüglich der Verbindung:

*Diese Verbindung ist von großer Bedeutung für die Erschließung Roermonds in östlicher Richtung. Die Verbindung ist nicht nur Bestandteil des internationalen Straßennetzes (Ruhrgebiet-Süd / Westeuropa), sondern stellt auch die adäquate Erschließung der Gewerbegebiete in Roermond sowie der Maasseen im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Tourismussektor (Besucherpotential aus dem deutschen Hinterland) dar, die von großer Bedeutung für die Region ist.*

---

1 Provinz Limburg, Voorontwerp Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), Liefde voor Limburg, Provinciale Staten, Juni 2001

2 United Nations Economic Commission for Europe, 1991

Im Mai 1996 hat das Provinzparlament (Provinciale Staten) den Provinciaal Mobiliteitsplan (PMP) verabschiedet. Der PMP formuliert eine Perspektive bezüglich des Netzes nationaler und regionaler Verbundstraßen.

Die N280-Ost/A52, der ehemalige Rijksweg A68, übernimmt dabei eine wichtige Funktion im Hinblick auf den Güter- und Personenverkehr (kollektiv und individuell). Laut dem PMP ist der Rijksweg A68 im Zusammenhang mit dem Rijksweg 73-Süd von vitaler Bedeutung für u.a. die Verkehrsentlastung in Roermond und die Erschließung von Gewerbegebieten in der Umgebung von Roermond. Aus diesem Grund wurde die Realisierung des Rijksweg A68 als konkretes Planungsvorhaben in den PMP aufgenommen.

Im Januar 1998 hat die Provinzregierung (Gedeputeerde Staten) die Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet<sup>3</sup> verabschiedet, die eine Ausarbeitung des PMP darstellt. Hierin wird ein regionales Verbundnetz angestrebt, das mit dem nationalen Verbundnetz in Zusammenhang steht, wobei davon ausgegangen wurde, daß die Rijkswegen 73-Süd, 74 und N280-Ost/A52 angelegt werden.

1998 hat das Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft den Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT)<sup>4</sup> für den Zeitraum 1999-2003 verabschiedet. Darin wurde der Bau des Rijksweg 73-Süd als Projekt der Kategorie 1 (Realisierung bis 2010) aufgenommen. Dieser Beschluß hat zu einer Beschleunigung der Planung für die an den Rijksweg angebandenen Straßen geführt.

Auf der Grundlage verschiedener politischer Leitentscheidungen kam es 1998 zu Beratungen zwischen dem „Rijk“ und der Provinz. Im Dezember 1998 haben die Beteiligten vier Maßnahmen für die Vervollständigung des Straßennetzes und die Verbesserung der Erreichbarkeit in Mittel-Limburg beschlossen: den Bau des Rijksweg 73-Süd, des Rijksweg 74, der N280-Ost/A52 und der N293 (OTR). Diese vier Maßnahmen sind bekannt als 'Via Limburg'. Am 7. Dezember 1998 hat die Zweite Kammer des niederländischen Parlaments dem Vorhaben des Ministers für Verkehr und Wasserwirtschaft zugestimmt, für das Projekt Via Limburg finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen.

Am 2. Dezember 1999 haben das „Rijk“ und die Provinz Limburg die Verwaltungsvereinbarung über die Realisierung von Via Limburg unterzeichnet. Für Via Limburg steht bei Fertigstellung bis spätestens zum 31. Dezember 2007 ein vorgegebener Etat von 690,65 Mio. Euro zur Verfügung (Stand: 1998). 27,23 Mio. Euro sind für die N280-Ost/A52 vorgesehen. Ferner wird in der Verwaltungsvereinbarung festgelegt, daß die N280-Ost/A52 als vierstreifige Autobahn mit maximal 2x2 Fahrstreifen realisiert wird, die die Verbindung zwischen dem niederländischen Rijksweg 73-Süd und der deutschen A52 darstellt.

Im Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), der den Streekplan, den Milieubeleidsplan, den Waterhuishoudingsplan, den Provinciaal Mobiliteitsplan sowie den Grondstoffenplan für die Provinz Limburg ersetzt, ist im Abschnitt über die "Regiovisie" und die gebietsbezogene Planung für die Region Roermond von einer

---

3 Provinz Limburg, Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet, Gedeputeerde Staten van Limburg, Maastricht, Januar 1998

4 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999-2003, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998

Verlängerung der N280-Ost in Richtung des deutschen Grenzgebietes, die zur Zeit in Vorbereitung ist, die Rede. Im POL wurde das Planungsgebiet für die N280-Ost/A52 als regionale Verbindungsstraße aufgenommen. Der Straße wurde der Status „Hohe Qualität“ verliehen. Dieser höchste Status stellt besondere Anforderungen an den Verkehrsfluß und die Gestaltung der Straße.

### **Deutschland**

Im Jahre 1992 wurde der Bundesverkehrswegeplan verabschiedet. Im zugehörigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraße, der 1993 verabschiedet wurde und den Status eines Gesetzes hat, wird der Bau der B230/A52 als "im weiteren Bedarf als 4-streifige Bundesfernstraße" bezeichnet. Dies bedeutet, daß der Landschaftsverband Rheinland bzw. das Rheinische Autobahnamt Krefeld den Auftrag erhalten hat, eine geeignete Trasse für die A52 auf deutschem Gebiet (sog. „Linienbestimmungsverfahren“) zu ermitteln. In der Studie ist beim Entwurf von einer "vierstreifigen Autobahn mit Standstreifen" auszugehen. Der Landschaftsverband Rheinland, vertreten vom Rheinischen Autobahnamt Krefeld, ist mit der entsprechenden Ausarbeitung beauftragt.

Gemäß den Vorschriften im Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) muß für die geplante Weiterführung der A52 in westliche Richtung eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt werden, in der die Folgen für die Umwelt im Zusammenhang mit dem Bau der Straße beschrieben und bewertet werden.

In seinem Schreiben vom 16.6.1999 an den niederländischen Verkehrsminister betonte der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Bedeutung des Baus der A52 ab Elmpt und der Anbindung dieser Autobahn an das niederländische Straßennetz in Form einer Autobahn mit 2x2 Fahrstreifen. Gleichzeitig wird der niederländische Staat aufgefordert, die Planung und Realisierung der N280-Ost/A52 als Weiterführung der A52 in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsverband Rheinland zügig zur Hand zu nehmen, um so die gesamte Straßenverbindung möglichst umgehend zu realisieren.

Im "Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Düsseldorf" vom Mai 2000 wurde die Verlängerung der A52 ab Elmpt bis zur niederländischen Grenze als 4-streifige Bundesfernstraße zum Zwecke der Erschließung der Region und der Anbindung an das niederländische Straßennetz aufgenommen.

### **1.3 Ziel der Trassennote/MER-UVS N280-Ost/A52**

Die Trassennote/MER-UVS N280-Ost/A52 ist wichtiger Bestandteil der Verfahren, die bezüglich des Baus der N280-Ost/A52 einzuhalten sind. Die Trassennote/MER-UVS N280-Ost/A52 soll den Behörden der Provinz Limburg sowie den deutschen Behörden als Grundlage für den Beschluß bezüglich der auszuführenden straßeninfrastrukturellen Maßnahmen im Planungsgebiet dienen.

Die Trassennote/MER-UVS vergleicht mögliche Trassen und (Planungs-) Varianten miteinander. Dies ermöglicht eine Beschlußfassung auf der Grundlage einer sorgfältigen Abwägung unterschiedlicher Interessen. In der Trassennote/MER-UVS werden die zu erwartenden Auswirkungen des Baus der N280-Ost/A52 in ihrem wechselseitigen Zusammenhang dargestellt und verglichen.

Die Trassennote/MER-UVS erfüllt Artikel 7.10 des niederländischen Umweltschutzgesetzes (Wet Milieubeheer) und die an die UVS gestellten Anforderungen in § 6 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG).

In den Niederlanden wird auf der Grundlage der Trassennote/MER-UVS die Präferenzalternative ermittelt. Die Präferenzalternative wird als Ergänzung in den „Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)“ aufgenommen. Der Entwurf der Ergänzung wird von der Provinzregierung festgestellt.

Nach dem Beteiligungsverfahren wird die Ergänzung zum POL vom Provinzparlament (Provinciale Staten) verabschiedet. Die Gemeinden Swalmen und Roermond werden gebeten, die zur Zeit gültigen „bestemmingsplannen“ zu novellieren.

In Deutschland wird bei der Linienbestimmung auf der Grundlage der Trassennote/MER-UVS der Verlauf der Trasse vom Bundesverkehrsminister festgelegt. Die „Linienbestimmung“ ist der letzte Schritt des „Linienbestimmungsverfahrens“. Die Ermittlung des Verlaufs der Trasse ist ein vorbereitender Verwaltungsbeschluß, der im Hinblick auf das „Planfeststellungsverfahren“ (Trassenbeschluß) einen verbindlichen Charakter erhält.

#### 1.4 **Initiatoren und zuständige Behörde**

Die Initiatoren dieser Studie sind auf niederländischer Seite die Provinzregierung (Gedeputeerde Staten) der Provinz Limburg und auf deutscher Seite der Landschaftsverband Rheinland. Die zuständige Behörde für die Studie im Rahmen des UVP-Verfahrens ist die Provinzregierung (Gedeputeerde Staten) der Provinz Limburg.

#### 1.5 **Umstrukturierung des Landschaftsverbands Rheinland**

Beim Initiator der Studie, dem Landschaftsverband Rheinland, wozu das Rheinische Autobahnamt Krefeld gehörte, wurde zum 1. Januar eine Umstrukturierung durchgeführt.

Infolge der Umstrukturierung der Straßenbauverwaltung in Nordrhein-Westfalen gehört das Rheinische Autobahnamt Krefeld nunmehr dem Landesbetrieb Straßenbau NRW an.

An den Stellen der Studie, an denen der Landschaftsverband Rheinland genannt wird, ist somit „Landesbetrieb Straßenbau NRW“ zu lesen.

#### 1.6 **Methodischer Ansatz der Studie**

Die gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsstudie sind in Deutschland und den Niederlanden nicht identisch.

Die deutschen Vorschriften sind im UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) festgeschrieben. Im Gegensatz zu den Niederlanden kennt das deutsche Recht eine spezifisch für den Straßenbau ausgearbeitete UVP-Regelung, die UVPS (Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenverkehr). In den Niederlanden wird die UVS auf der Grundlage der Richtlinien für die Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt.

In der UVPS ist nicht nur festgelegt, welche (reinen) Umweltaspekte in der UVS zu untersuchen sind. Die UVPS schreibt auch detailliert vor, in welcher Weise, in welcher Reihenfolge und in welchem Maße (quantitativ und/oder qualitativ) die

einzelnen Schutzgüter in der UVS zu untersuchen und darzustellen sind. Die Anforderungen und Vorschriften beziehen sich sowohl auf den Inhalt als auch auf die textliche Darstellung und das Kartenmaterial. Ferner werden in eine UVS die verschiedenen Alternativen und Varianten in der Regel nur untereinander verglichen und nicht – wie in den Niederlanden – mit einer Null- oder Referenzalternative. Außerdem bezieht eine UVS in Deutschland sich nur auf Umweltaspekte. Deshalb enthält diese Trassennote/MER-UVS auch einen separaten Teilbericht Verkehr und Wirtschaft.

Obschon es erhebliche Unterschiede zwischen einer deutschen UVS und einem niederländischen MER gibt, wurde im Teilbericht MER-UVS eine integrierte Darstellung vorgelegt. Dies hat zu einem umfangreichen und komplexen Bericht mit einem für beide Seiten unüblichen Aufbau und Inhalt geführt.

### 1.7 Ziel des Teilberichts FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Für die Fertigstellung der Verbindung N280-Oost/A52 zwischen der A73-Süd bei Roermond und der A52 bei Niederkrüchten-Elmpt lässt die Provinz Limburg in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsverband Rheinland und dem Rheinischen Autobahnamt Krefeld eine integrale Tracé/m.e.r. - UVS (Umweltverträglichkeitsstudie) erarbeiten. Für den deutschen Abschnitt im Bereich Elmpter Wald ist zusätzlich eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 FFH-RL erforderlich, da hier das FFH-Gebiet der Meldetranche 1b Vogelschutzgebiet (IBA/SPA) „Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg“ gequert wird. Zusätzlich ist zu prüfen, ob die nach Norden und Süden weiterführenden FFH-Gebiete der Tranche 1a „Elmpter Schwalmbruch“ und „Lüsekamp und Boschbeek“ durch die geplante Maßnahme in ihren Erhaltungszielen erheblich beeinträchtigt werden.

Bei der Planung sind daher u. a. folgende einschlägige Richtlinien der EU zu beachten:

- Die Richtlinie 79/409/EWG vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten („Vogelschutz-Richtlinie“).
- Die Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen („FFH-Richtlinie“).

Gemeinsam bilden diese Richtlinien einen gesetzlichen Rahmen zum Schutz des europäischen Naturerbes, der vorrangig durch den Aufbau eines europaweiten kohärenten Schutzgebietsnetzes mit dem Namen NATURA 2000 gewährleistet werden soll. Die Umsetzung dieser EU-Richtlinien in bundesdeutsches Recht ist mit der Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom April 1998 erfolgt (§§ 19a - 19f BNatSchG). Mit der Aufnahme der §§ 48a bis 48e in der Neufassung vom 21. Juli 2000 wurde auch das Landschaftsgesetz für Nordrhein-Westfalen (LG) angepasst. Für die Anwendung der gesetzlichen Vorgaben ist in Nordrhein-Westfalen die Verwaltungsvorschrift zur FFH- und Vogelschutz-Richtlinie (VV-FFH) vom 26.04.2000 maßgebend.

Die FFH-Richtlinie verlangt aufgrund des Artikels 6 in allen Planungsphasen eine Beachtung der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-Richtlinie. Da nicht auszuschließen ist, dass die geplante Baumaßnahme die Schutz- und Erhaltungsziele der für NATURA 2000 vorgesehenen Gebiete des Untersuchungsraums beeinträchtigt, wird deshalb im Zuge der Linienbestimmung oder des Planfeststellungsverfahrens eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Dies

geschieht vorsorglich für den Fall, dass die Europäische Kommission die entsprechenden Gebiete als Bestandteil des Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 bestätigt. Dabei wird die Vereinbarkeit der Baumaßnahme mit den Bestimmungen der FFH-RL überprüft. Soweit erhebliche Beeinträchtigungen i. S. der FFH-Richtlinie unvermeidbar sind, werden entsprechende Maßnahmen zur Sicherung der Schutz- und Erhaltungsziele aufgezeigt und dargestellt, um die Kohärenz des Systems NATURA 2000 zu gewährleisten.

Die vorliegende FFH-Verträglichkeitsstudie ist ein die UVS ergänzender Bestandteil der Planungsunterlagen. Sie dient als Grundlage für die gemäß Ziff. 10.1.1 VV-FFH in Verbindung mit der Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführende, eigenständige FFH-Verträglichkeitsprüfung. Hierzu werden gemäß Ziff. 10.1.2 VV-FFH alle Fakten und Daten zusammengefasst dargelegt, welche für die Prüfung der FFH-Verträglichkeit erforderlich sind. Die nachfolgenden Darstellungen konzentrieren sich somit auf die FFH-relevanten Sachverhalte. Für die übergeordnete Bestandsbeschreibung und Konfliktanalyse wird auf die UVS verwiesen.

Die Ergebnisse der Unterlage zur FFH-Verträglichkeit werden vom Vorhabensträger mit als ausschlaggebend für die Auswahl der möglichen Trassenalternativen angesehen.

#### 1.8 **Aufbau des FFH-Verträglichkeitsuntersuchung**

Der Teilbericht FFH-Verträglichkeitsuntersuchung besteht aus dem vorliegenden Bericht und der Karte 6.1 „FFH-Gebiete im Untersuchungsraum“ im Maßstab 1:20.000. Der Berichtstext gliedert sich in übergeordnete Anfangskapitel, in denen eine allgemeine Projektbeschreibung und eine allgemeine Darlegung der Planungsunterlagen gegeben wird sowie Anlass und Ziele des Teilberichts FFH-Verträglichkeitsuntersuchung beschrieben werden (Kap. 1 und 2). Es folgen die FFH-spezifische Methodikbeschreibung sowie die Bestandsbeschreibung, Wirkungsbeurteilung und Beurteilung der Zulässigkeit der einzelnen Varianten.

Die Karte (6.1) ist in der Beilage „Karten und Abbildungen“ enthalten.

## 2. RAHMEN DES TEILBERICHTS MER-UVS

### 2.1 Aufbau der Trassennota/MER-UVS N280-Ost/A52

Die Trassennote/MER-UVS besteht aus folgenden Teilen:

- Hauptbericht;
- Teilbericht Verkehr und Wirtschaft;
- Teilbericht Alternativen und Varianten;
- Teilbericht MER-UVS;
- FFH Verträglichkeitsuntersuchung.

Der Hauptbericht gibt Aufschluß über Problemstellung und Ziel des Projekts. Ferner werden die ausgearbeiteten Alternativen und Varianten im Überblick dargestellt sowie die voraussichtlichen Auswirkungen beschrieben. Der Hauptbericht enthält ferner einen integrativen Vergleich der Alternativen und Varianten.

Der *Teilbericht Verkehr und Wirtschaft* beschreibt die heutige Situation und die zu erwartenden Entwicklungen im Hinblick auf die Schutzgüter Verkehr und Wirtschaft. Ferner werden die Auswirkungen beschrieben und wird eine ungefähre Kostenschätzung für die Alternativen und Varianten vorgenommen.

Der *Teilbericht MER/UVS* gliedert sich in zwei Themenbereiche, deren Erörterung im Rahmen des MER und der UVS erforderlich ist. Teil 1 enthält eine Beschreibung der heutigen Situation und der autonome, künftigen Entwicklung.

In Teil 2 werden die Auswirkungen auf die Umwelt (Schutzgüter Mensch, Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft und Kultur- und Sachgüter) beschrieben, und werden die Alternativen pro Aspekt verglichen. Zudem werden die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen dargestellt und die umweltfreundlichste Alternative (Meest Milieuvriendelijke Alternatief, MMA) ermittelt. Zum besseren Verständnis wurde eine Übersicht über die Alternativen und Varianten aufgenommen.

Der *Teilbericht Alternativen und Varianten* gibt Aufschluß über das Verfahren zur Erarbeitung der Alternativen und Varianten. Er enthält u.a. den Konfliktzonenplan, eine Beschreibung möglicher Alternativen und Varianten, den groben Entwurf der Alternativen und Varianten, eine Darstellung der möglichen Auswirkungen in qualitativer Hinsicht sowie eine Übersicht über die auszuarbeitenden Alternativen und Varianten.

Der *Teilbericht FFH-Verträglichkeitsuntersuchung* konzentriert sich auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die FFH-Gebiete und die EU-Vogelschutzgebiete. Die Trassen 1A, 1B und 1C durchschneiden das FFH-Gebiet der Meldetranche 1b Vogelschutzgebiet (IBA/SPA) „Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg“. Ferner ist zu untersuchen, ob bei den von Nord nach Süd verlaufenden FFH-Gebieten von Tranche 1a „Elmpter Schwalmbruch“ und „Lüsekamp und Boschbeek“ eine erhebliche Beeinträchtigung der Zielsetzung des Erhalts vorliegt.

## 2.2 Studien- und Planungsgebiet

### **Studiengebiet**

Unter dem Studiengebiet wird das Gebiet verstanden, in dem sich die Auswirkungen der vorhandenen Straßenverbindung oder einer der Alternativen bemerkbar machen. Das Studiengebiet umfaßt auf jeden Fall das Planungsgebiet. Das Studiengebiet wird für jeden (Umwelt-) Aspekt gesondert abgesteckt. Eine allgemeine Abgrenzung des Studiengebiets ist nicht möglich, da das Studiengebiet von der Reichweite der jeweiligen (Umwelt-) Auswirkungen abhängt. Im Rahmen der Beschreibung der Aspekte in den Teilberichten MER/UVS und Verkehr und Wirtschaft wird für jeden Aspekt das entsprechende Studiengebiet festgelegt.

### **Planungsgebiet**

Unter dem Planungsgebiet (siehe Karte 2.0) wird das Gebiet verstanden, innerhalb dessen Trassenalternativen für die geplante Straßenverbindung gesucht werden. Im niederländischen Teil wird das Planungsgebiet auf der Westseite von der N271 (2020: A73-Süd/Osttangente) begrenzt. Die Nordgrenze wird durch eine imaginäre Linie ungefähr einen Kilometer nördlich der heutigen Trasse der N68 gebildet. Die Südgrenze verläuft ca. 500 m südlich der heutigen Trasse der N68. Der niederländische Teil des Planungsgebiets liegt global zwischen den Dörfern Boukoul und Maalbroek, der N271 und der Landesgrenze.

Der deutsche Teil des Planungsgebiets besteht aus einem schmalen Korridor entlang der heutigen B230. In Höhe des Militärgeländes besteht das Planungsgebiet nur aus einem Korridor nördlich der B230. Das rührt daher, daß im Rahmen der UVS auf dem Militärgelände keine Datenerhebung durchgeführt werden konnte. Im westlichen Bereich schließt dieser Korridor sich an den niederländischen Teil des Planungsgebiets an. Im östlichen Bereich wird der Korridor in Höhe der Zufahrt zum RAF-Gelände etwas breiter, wird dann an der Gemeindegrenze von Elmpt wieder schmaler und verläuft dann unmittelbar östlich von Elmpt zur A52.

Die westliche Anbindung der N280-Ost an den Rijksweg A73-Süd ist kein Bestandteil der Studie. Bezüglich der Anbindung an den Rijksweg A73-Süd sind Beratungen mit der zuständigen Instanz, Rijkswaterstaat Directie Limburg, erforderlich. Die Situierung des Anschlusses wurde bei der Beschlußfassung über den Rijksweg A73-Süd festgelegt. Die Anbindung an die A52 direkt östlich von Elmpt ist Bestandteil der Studie.

## 2.3 Bezugsjahr und Planungsjahr

Für die Studie gilt die Situation zum 1. Januar 1999 als Bezugsjahr. Konkrete Pläne, die bis einschließlich Dezember 1998 veröffentlicht wurden, werden bei der Beschreibung der autonomen Entwicklung berücksichtigt. Pläne, die nach diesem Zeitpunkt veröffentlicht wurden bzw. werden, werden nur dann in die Studie einbezogen, wenn diese nachweislich einen wesentlichen Einfluß auf die Funktionsfähigkeit der N280 haben.

Für den niederländischen Teil der Studie wird auf die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem „Rijk“ und der Provinz Limburg vom 2. Dezember 1999 verwiesen. Falls bestimmte Angaben und Daten für das Bezugsjahr (noch) nicht verfügbar sind, wurden diejenigen Angaben und Daten verwendet, die den eigentlich benötigten Angaben und Daten am nächsten kommen. Bei den Verkehrsberechnungen wurde von dem im Rahmen des MIT-Pakets erstellten Verkehrsmodell ausgegangen. In diesem Modell gilt 1995 als Bezugsjahr.

Die Darstellung und Bewertung der Verkehrsabwicklung auf dem Straßennetz und die davon abgeleiteten Auswirkungen auf die sonstigen in der Tracé/m.e.r.-studie/UVS N280-Ost/A52 zu untersuchenden Aspekte werden auf eine Situation im Planungsjahr 2020 projiziert. Bei der Ermittlung der langfristigen Eignung der vorgeschlagenen Lösungsrichtungen wurde ferner gleichzeitig eine Hochrechnung für 2030 auf der Grundlage der Verkehrsdaten und der davon abgeleiteten Auswirkungen vorgenommen.

## 2.4 Teilstrecken

Der zu untersuchende Streckenabschnitt der N280-Ost/A52 wird zur Vereinfachung der Studie in zwei Teilstrecken unterteilt. Die verschiedenen Teilstrecken sind Tabelle 2.1 und der Karte 2.0 zu entnehmen.

Tabelle 2.1: Teilstrecken

Teilstrecke	Streckenabschnitt	Besonderheiten
1	Rijksweg 73-Süd – ca. 1 km östlich des Steilrands	Bezugnahme auf Entwurf Rijksweg 73-Süd
2	ca. 1 km östlich des Steilrands – Anbindung an A52	Anbindung an vorhandene A52

Durch diese Aufteilung wird die Studie übersichtlich, da die Zahl der Alternativen reduziert wird. Indem die Aufteilung in Teilstrecken ungefähr 1 km östlich des Steilrands vorgenommen wird, wird eine wechselseitige Beeinflussung der Teilstrecken ausgeschlossen. Dies bedeutet, daß die Sorgfältigkeit, mit der die Studie durchgeführt wird, nicht beeinträchtigt wird. Hierdurch kann zu einem späteren Zeitpunkt die Entscheidungsfindung für Teilstrecke 1 unabhängig von der für Teilstrecke 2 erfolgen.

## 2.5 Alternativen und Varianten

Für die Teilstrecke 1 werden drei Alternativen und für die Teilstrecke 2 zwei Alternativen untersucht. Diese sind zusammen mit den gesetzlich vorgeschriebenen Alternativen in untenstehender Übersicht zusammengefaßt. Für die Teilstrecke 2 wird keine umweltfreundlichste Alternative untersucht, Diese Teilstrecke liegt vollständig auf deutschem Gebiet. Gemäß der deutschen Gesetzgebung wird im Planfeststellungsverfahren die umweltfreundlichste Alternative untersucht.

Tabelle 2.2: Übersicht über die Alternativen

Teilstrecke 1	Teilstrecke 2
Null-Alternative	Null-Alternative
Alternative 1A	Alternative 2A
Alternative 1B	Alternative 2B
Alternative 1C	
Meest Milieuvriendelijk Alternatief (umweltfreundlichste Alternative)	

Da der Nutzen und die Notwendigkeit eines Ausbaus der B230 zur A52 als "vierstreifige Autobahn mit Standstreifen" bereits im Bedarfsplan festgelegt sind, wird die Null-Alternative in Deutschland lediglich als Bezugsrahmen berücksichtigt.

Für die Teilstrecke 1 gibt es Varianten (1 und 2), die einen Anschluß bei Asenray vorsehen. Des weiteren werden zwei Möglichkeiten zur Überwindung des Höhenunterschieds beim Steilrand untersucht, die den Bau der Trasse auf Geländehöhe bzw. in erhöhter Lage vorsehen. Diese Möglichkeiten werden nicht als gesonderte Varianten aufgenommen (Tabelle 2.3). Für die Teilstrecke 2 gibt es keine Varianten.

Tabelle 2.3: Übersicht über die Alternativen mit den jeweiligen Varianten

Alternativen	Varianten
Alternative 1A	Tieflage Hochlage
Alternative 1B	Tieflage Hochlage mit Anbindung Asenray
Alternative 1C	Tieflage Hochlage mit Anbindung Asenray
Alternative 2A 1)	
Alternative 2B 1)	

1) Nicht Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

**Alternative 1A (siehe Karte 2.10)**

Bau der N280 (Ost) als Schnellstraße mit 2x2 Fahrstreifen südlich der Bebauung von Raayerhof östlich der Anbindung an den Rijksweg A73-Süd. Im weiteren verläuft die Trasse nördlich von Zuidewick Spick und nördlich des Rijksmonuments bei Beatrixhoeve.

**Alternative 1B (siehe Karte 2.11)**

Die Alternative 1B betrifft den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur in nördlicher Richtung als Schnellstraße mit 2x2 Fahrstreifen. Dabei wird dem ursprünglichen Trassenverlauf gefolgt. Die Bebauung auf der Südseite wird dabei möglichst weitgehend geschont.

**Alternative 1C (siehe Karte 2.12)**

Die Alternative 1C betrifft den Ausbau der vorhandenen Infrastruktur in nördlicher Richtung als Schnellstraße mit 2x2 Fahrstreifen. In Maalbroek wird die Trasse jedoch nicht ausgebaut, sondern über eine neue Trasse nördlich der Bebauung in ca. 50 m Abstand geführt.

**Varianten Terrassenkante (Steilrandvarianten; siehe Karten 2.21 und 2.22)**

Östlich des Grenzübergangs muß über eine kurze Strecke ein erheblicher Höhenunterschied zwischen der Niederterrasse und der Hochterrasse überwunden werden. Dieser Übergang kann auf verschiedene Weisen realisiert werden:

- Tieflage:* ab der Grenze Trassierung nahezu auf Geländehöhe mit anschließender Einschnittslage (Eingrabung von ca. 7,5 m in die Terrassenkante);
- Hochlage:* ab der Grenze Trassierung in Dammlage (bis ca. 8 m über dem Gelände) mit anschließender Einschnittslage (Eingrabung von ca. 3,5 m in die Terrassenkante).

**2.6 Flächenbedarf**

Der Flächenbedarf richtet sich nach der Länge der jeweiligen Trasse (einschließlich Anschlußästen und Zubringer), den Abmessungen der Regelwerke (-querschnitte) und den von der Höhenlage der Gradienten (im Verhältnis zur Geländegleiche) abhängigen Böschungsbreiten.

Zum derzeitigen Planungsstand beschränkt sich die technische Planung auf die Lage der jeweiligen Trasse (Lageplan) und Gradienten (Höhenplan).

Die der weiteren Ermittlung des Flächenbedarfs zugrundeliegenden Regelprofile (Deutschland, Niederlande) sind dem Teilbericht Verkehr und Wirtschaft zu entnehmen.

**Flächenbedarf deutsche Seite:**

Unter Zugrundelegung des Regelprofils (s. Karte 2.8 der Beilage Karten und Abbildungen) ergibt sich eine Versiegelungsbreite von insgesamt 26 m; zur versiegelten Fläche werden also auch Mittelstreifen und Bankett („quasi-versiegelte Flächen) hinzugerechnet.

Der Flächenbedarf für Böschungen von Dämmen und Einschnitten wird - unter Berücksichtigung der technischen Erfordernisse - generalisiert (achsensymmetrisch) mit Hilfe der Angaben zur Gradienten und zu den Böschungsneigungen (Regelneigung 1:1,5) berechnet. Eine Ausnahme besteht bei Einschnitten und Dämmen < 2m Tiefe bzw. Höhe: Hier beträgt die Böschungsbreite konstant 3 m. Zudem ist in den Einschnittsbereichen auf deutscher Seite beidseits eine 2 m breite Mulde (Entwässerung) zu berücksichtigen. Soweit Restflächen entstehen, werden diese gesondert vermerkt.

***Flächenbedarf niederländische Seite:***

Unter Berücksichtigung des Regelprofils (s. Karten 2.3 bis 2.8 der Beilage Karten und Abbildungen) ergibt sich eine Versiegelungsbreite von jeweils 24 m.

Die Böschungsbreiten beinhalten auf jeder Seite Entwässerungsmulden von jeweils 3,50 m Breite (aufgrund des hohen Wasserstandes auf den gesamten niederländischen Streckenabschnitten erforderlich).

### 3. **METHODIK**

#### 3.1 **Vorgehensweise**

Die Verträglichkeitsprüfung basiert auf einer FFH-spezifischen Bestandsaufnahme und Wirkungsanalyse. Die FFH-gemäße Bestandsbeschreibung umfasst

- eine Kurzcharakteristik der Lage und des Bestandes;
- Angaben zum Vorkommen von Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie;
- Angaben zu Vorkommen von Pflanzen und Tieren des Anhangs II der FFH-Richtlinie;
- Angaben zu Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie;
- eine Darstellung von Schutzwürdigkeit und Erhaltungszielen.

Die Schutzwürdigkeit wird verstanden als „Wert des Gebietes für die Erhaltung des betreffenden Lebensraumtyps oder der betreffenden Arten“ (Standard-Datenbogen EU-KOMMISSION 1994) die als Erhaltungsziel/Schutzzweck festgelegt wurden. Die Beurteilung erfolgt in drei Bewertungsstufen nach den Erläuterungen zum Standard-Datenbogen bzw. des nationalen Datenerfassungsbogens nach BfN 1996:

- A: sehr hoch;
- B: hoch;
- C: mittel (entspricht „signifikant“ gemäß Standard-Datenbogen).

Die entsprechenden Bestandsangaben und -beurteilungen werden so weit wie möglich aus den von der LÖBF zur Verfügung gestellten Standard-Datenbögen sowie aus sonstigen vorhandenen Unterlagen wie Schutzgebietsverordnungen, Schutzwürdigkeitsbeurteilungen etc. entnommen. Ergänzend dazu wurde auf die Bestandserhebungen im Zuge der UVS zurückgegriffen, die auch Abfragen bei den zuständigen Naturschutzbehörden, Forstbehörden und Kommunen beinhalten. Die im Rahmen der durchgeführten Kartierungen zu Fauna (TAKEN Landschaftsplanung 1999 und 2000) und Biotoptypen (OBERMEYER PLANEN + BERATEN 2000) erhobenen Biotoptypen und Arten wurden ggf. den Lebensraumtypen des Anhangs I bzw. den Arten des Anhangs II der FFH-RL und Anhang I der VSch-RL zugeordnet. Diese Ergebnisse sind in der Karte 6.1 „FFH-Gebiete im Untersuchungsraum“ eingetragen. Angaben über Lebensraumtypen und Arten aus den Standard-Datenbögen beziehen sich jeweils auf die beschriebenen Gebiete insgesamt und sind nicht genau verortet.

Für die Bestandsbeurteilung wird zusätzlich eine Einordnung der Gefährdungssituation von Lebensraumtypen bzw. Arten anhand von Einstufungen gemäß der relevanten Roten Listen vorgenommen (Rote Liste der gefährdeten Biotoptypen der Bundesrepublik Deutschland, BfN [Hrsg.], 1994). Es wird bewusst auf die überregionale Rote Liste der Biotoptypen der BRD zurückgegriffen, da unter FFH-Gesichtspunkten primär die überregionalen Zusammenhänge des europaweiten Schutzgebietssystems NATURA 2000 von Interesse sind.

An die Beschreibung der einzelnen FFH-Gebiete schließt sich eine Prognose über Beeinträchtigungen der Gebiete im Sinne der FFH-RL durch die geplante Maßnahme an. Summationseffekte durch andere Vorhaben, die erhebliche Beeinträchtigungen

hervorrufen können, werden gemäß der Anforderung von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, soweit erkennbar, berücksichtigt. Informationen über weitere Planungen wurden über Abfragen bei Kommunen, aus dem Gebietsentwicklungsplan und der Startnotiz Eiserner Rhein entnommen.

Die Ermittlung der Auswirkungen ist gegliedert nach den Anhängen I und II der FFH-RL und Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie (VSch-RL). Die Berücksichtigung der VSch-RL ist erforderlich, da die FFH-RL diese mit einbezieht (Präambel und Art. 3 Abs. 1 FFH-RL).

Beurteilt werden bau-, anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen. Berücksichtigt werden dabei auch bereits bestehende Vorbelastungen. Soweit erhebliche Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, erfolgt zusätzlich die Darstellung von Maßnahmen zur Sicherung der Erhaltungsziele des Gebietes. Die abschließende Aussage zu unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele wird ggf. nach Prüfung von örtlichen Alternativlösungen vorgenommen.

Die Ermittlung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-RL erfolgt anhand der betroffenen

- Lebensraumtypen des Anhangs I FFH-RL;
- Tier- und Pflanzenarten des Anhangs II FFH-RL;
- Vogelarten des Anhangs I VSch-RL.

### 3.2 **Methodische Grundsätze für die Verträglichkeitsprüfung**

Für die vorliegende Untersuchung der FFH-Verträglichkeit gelten folgende Grundsätze:

Generell gilt ein Gebiet als solches als beeinträchtigt, wenn seine maßgeblichen Bestandteile und/oder deren ökologisch relevante Beziehungen untereinander so beeinflusst werden, dass dadurch der Schutzzweck bzw. die Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt werden. Dazu wird primär auf die Erhaltungsziele abgestellt, wie sie sich aus den Meldebögen ergeben (§ 19a Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG). Soweit die Erhaltungsziele bereits durch eine nationalrechtliche Schutzgebietserklärung konkretisiert sind, wird auch der Schutzzweck entsprechend der Schutzgebietserklärung berücksichtigt. Verluste oder wesentliche Störungen der ökologischen Beziehungen von prioritären Lebensraumtypen und Arten werden in der Regel grundsätzlich als erhebliche Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels eines Gebiets gewertet. In der fachlichen Einzelfallprüfung kann sich jedoch auch eine andere Beurteilung ergeben.

Je schutzwürdiger und schutzbedürftiger ein Lebensraum oder eine Art ist, desto eher ist dabei eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des Artikels 6 Abs. 3 FFH-RL anzunehmen.

Für Verluste oder wesentliche Störungen der ökologischen Beziehungen von nicht prioritären Lebensraumtypen und Arten gemeinschaftlichen Interesses wird die Erheblichkeit der Beeinträchtigung anhand fachlicher Kriterien (Schutzwürdigkeits- und Gefährdungsprofil der betroffenen Lebensräume und Arten, Maß der Beeinträchtigung oder wertgebenden Bestandteile) geprüft.

Zur Ermittlung der Erheblichkeitsschwelle von Beeinträchtigungen wird zum einen eine Beurteilung der Schutzwürdigkeit der betroffenen Arten und Lebensraumtypen durchgeführt. Zum anderen wird eine Beurteilung der Gefährdung von betroffenen Lebensraumtypen und Arten anhand der Einstufungen der Roten Liste herangezogen. Zudem wird die Gesamtbedeutung eines Gebietes für das kohärente Netz NATURA 2000 mittels einer vierstufigen Einschätzung abgeschätzt:

- regionale;
- landesweite;
- nationale;
- EU-weite Bedeutung.

Tritt durch die Beeinträchtigung von Bestandteilen keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und der Schutzzweckes ein, ist das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt.

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nach FFH-RL sind bei FFH-relevanten Eingriffen die Maßnahmen zu berücksichtigen, die zur Kompensation der Eingriffe nach § 8 BNatSchG in Verbindung mit § 4 LG möglich sind. Es ist zu prüfen, ob solche Maßnahmen ggf. zur Sicherung der Erhaltungsziele des Gebiets dienen und ausreichen.

Für die Ermittlung der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele in Vogelschutzgebieten bzw. potentiellen Vogelschutzgebieten gilt das Vorgesagte. Dabei ist anzumerken, dass Vogelarten des Anhangs I VSch-RL keine prioritären Arten i. S. der FFH-RL darstellen. Berücksichtigt werden müssen jedoch in bestehenden Vogelschutzgebieten auch die dort vorkommenden Lebensraumtypen und Arten i. S. der FFH-RL, sofern eine Qualität erreicht wird, die eine Ausweisung als FFH-Gebiet bedingen könnte.

#### 4. **BEDEUTUNG DES PLANUNGSRAUMES FÜR NATURA 2000**

Die Bestätigung von gemeldeten Gebieten durch die Europäische Kommission erfolgt in erster Linie nach dem Kriterium der Bedeutung für das europäische kohärente Schutzgebietssystem NATURA 2000 nach Art. 3 FFH-RL, dessen Errichtung zum Erhalt und zur Entwicklung des europäischen Naturerbes wesentliches Ziel der FFH-RL ist (siehe Kap. 1).

Aufgrund der Tatsache, dass die Bestätigung von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung nach Art. 4 FFH-RL durch die Europäische Kommission nicht abgeschlossen ist, besteht derzeit keine abschließende Kenntnis über das Schutzgebietsnetz NATURA 2000. Eine Einschätzung der Bedeutung des Untersuchungsgebiets hierfür ist jedoch auf Grundlage der nationalen Gebietsauswahl in etwa möglich.

Die Meldungen von FFH-Gebieten in Nordrhein-Westfalen erlauben einen Überblick über die zu erwartenden abschließenden Gebietsbestimmungen im Bundesland. In Verbindung mit dem Kenntnisstand über die Kriterien des Erfassungsbogens für das Gebiet der Tranche 1b „Schwalm-Nette-Platte und Grenzwald“ sowie für die nördlich und südlich anschließenden Tranche-1a-Gebiete kann eine Einschätzung der Bedeutung vorgenommen werden. Demnach ist davon auszugehen, dass dem für die FFH-Verträglichkeitsprüfung erweiterten Untersuchungsgebiet aufgrund des großflächigen Vorkommens von Lebensraumtypen gemeinschaftlicher sowie prioritärer Bedeutung und aufgrund des Vorkommens von Arten gemeinschaftlicher Bedeutung zumindest landesweite Bedeutung zukommt. Der von der geplanten Straßenbaumaßnahme direkt betroffene, der Tranche 1b zugehörige Bereich, hat dabei in erster Linie eine Vernetzungsfunktion der nach Norden und Süden anschließenden wertvollen Tranche-1a-Gebiete (siehe Kap. 6.1).

## 5. FFH-GEBIETE UND STAND DES MELDEVERFAHRENS

Der allgemeine Verfahrensstand zur Festlegung des kohärenten Schutzgebietsnetzes mit Flächen gemeinschaftlicher Bedeutung (NATURA 2000) in Nordrhein-Westfalen stellt sich derzeit folgendermaßen dar:

Unter FFH-Gebieten werden allgemein Gebiete verstanden, die nach den Kriterien der FFH-RL für das europäische kohärente Schutzgebietsssystem NATURA 2000 geeignet sind. Das Melde- und Bestätigungsverfahren für derartige FFH-Gebiete ist noch im Gange. Für die abschließende Meldung von Gebieten an den Bund hat die Landesregierung NRW mit Kabinettsbeschluss vom 06. Juni 2000 als spätesten Termin den 31.12.2000 festgelegt. In einem engen Zeitplan wurden seit Ende Juni 2000 von den Bezirksregierungen die Informationsveranstaltungen und die Beteiligungsverfahren durchgeführt. Im Untersuchungsraum waren für die Tranche 2 keine zusätzlichen Gebiete über die Tranche 1a und 1b hinaus zur Meldung vorgesehen.

Eine Meldung von Bundesebene an die EU ist bis Ende März 2001 erfolgt. Die Bestätigung durch Aufnahme in die Liste der EU steht noch aus.

Die im Rahmen der UVS durchgeführte Bestandsaufnahme sowie die Biotopkartierung und die zoologische Kartierung vom Sommer 2000, haben keine Anhaltspunkte für weitere FFH-würdige Arten- oder Lebensraumtypenvorkommen außerhalb der bereits gemeldeten Gebiete ergeben. Es ist daher davon auszugehen, dass keine weiteren Flächen im Planungsraum vorhanden sind, die für eine Einbeziehung in das Schutzgebietssystem NATURA 2000 in Frage kommen.

Eine Übersicht über den Status der im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung betrachteten Gebiete gibt Tabelle 5.1.

Tabelle 5.1: Status der FFH-Gebiete im Untersuchungsgebiet

Gebiet	Natura 2000-Kennung	FFH-Status	Verfahrensstand*
Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg	DE-4603-402	Tranche 1b (als SPA gemäß VSch-RL vorgesehen)	nationale Meldung an die EU erfolgt
NSG Elmpter Schwalmbruch	DE-4702-100	Tranche 1a (gemeldetes FFH-Gebiet)	nationale Meldung an die EU erfolgt
NSG Lüsekamp und Boschbeek	DE-4802-200	Tranche 1a (gemeldetes FFH-Gebiet)	nationale Meldung an die EU erfolgt

\*: Bestätigung durch die EU generell noch nicht erfolgt.

## 6. BESTANDSBESCHREIBUNG NACH KRITERIEN VON FFH- UND VOGELSCHUTZ-RICHTLINIE

Die nachfolgende Bestandsbeschreibung ist auf die speziellen Kriterien der FFH-RL konzentriert (vgl. Kap. 2.1). Das Untersuchungsgebiet der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung deckt sich grundsätzlich mit dem der UVS. Auf die dortige Bestandsbeschreibung wird an dieser Stelle hingewiesen. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung schließt zusätzlich die im Norden und Süden angrenzenden Naturschutz- und FFH-Gebiete „Elmpter Schwalmbruch“ und „Lüsekamp und Boschbeek“ mit ein, um eine Beurteilung im größeren räumlichen Zusammenhang zu ermöglichen. Da die Gebiete zusammenhängen, kann nur so die Bedeutung für das kohärente Schutzgebietsnetz NATURA 2000 eingeschätzt werden. Für die Herstellung eines Bezugs zu diesem Schutzgebietsnetz ist darüber hinaus ein noch weiträumigerer regionaler Betrachtungsraum erforderlich (siehe. Kap. 4).

### 6.1 Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg

Als einziges der betrachteten Gebiete ist dieses geplante SPA direkt von der Planung berührt. Es ist Bestandteil der Tranche 1b und schließt unterschiedlich wertvolle Räume mit ein. Es wird in einem relativ schmalen, weniger wertvollen Bereich gequert, dem jedoch eine wichtige ökologische Verbindungsfunktion zwischen den weiter nördlich und weiter südlich liegenden, sehr wertvollen Gebieten der Tranche 1a zukommt. Die artenarmen Kiefern-, Fichten- bzw. Roteichen-Forste an der Terrassenkante entlang der niederländischen Grenze haben zusätzlich ein hohes Entwicklungspotential. Aus diesen Gründen wurde die Einbeziehung in die Tranche 1b zur Erweiterung des bestehenden Vogelschutzgebiets 277 (Schwalm-Nette-Platte) von der Landesregierung beschlossen.

Insgesamt ist das SPA einschließlich geplanter Erweiterung mit ca. 7291 ha sehr groß. Die Kernflächen des Gebiets bilden 24 Naturschutzgebiete. Es stellt einen regionalen Verbund dieser Kernflächen her, der repräsentativ für den Naturraum ist. Die vielfältig strukturierten, relativ störungsarmen Waldgebiete werden als Vogellebensraum im Komplex mit den Offenlandlebensräumen mit einbezogen.

Der Elmpter Grenzwald ist in seiner Gesamtheit zusätzlich als Landschaftsschutzgebiet (LSG) ausgewiesen. Somit schließt das SPA auch Teile dieses LSG ein.

Das SPA umfasst in seiner Gesamtheit Komplexlebensräume aus Stillgewässern mit Schwerpunkt im Bereich der Krickenbecker Seen, lichten Kiefern- und Eichenmischwäldern durchsetzt mit Heidemooren und Heiden entlang der deutsch-niederländischen Grenze (z.B. Lüsekamp und Meinweg), Buchenmischwäldern, Heidemooren mit Schwerpunkt im Elmpter Bruch und Lüsekamp, teils naturnahen Fließgewässern mit begleitenden Bruch-, Sumpf- und Auenwäldern sowie verbindenden unterschiedlich strukturierten Nadel- und Laubforsten. Die große, naturraumtypische Lebensraumvielfalt in oft sehr guter Ausprägung und die relative Störungsarmut machen das Gebiet attraktiv sowohl für eine große Anzahl brütender Vogelarten mit zum Teil bedeutenden Populationsgrößen als auch für Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgäste.

Das Vogelschutzgebiet ist grenzüberschreitend. Auf niederländischer Seite findet es seine Ergänzung südlich des Planungsgebiets im Nationalpark „De Meinweg“.

#### ***Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie***

Das SPA weist zahlreiche Lebensraumtypen des Anhangs I auf. Diese liegen in ihren maßgeblichen Vorkommen jedoch ausschließlich innerhalb der nach FFH-RL ausgewiesenen NATURA-2000-Gebiete und insbesondere nicht im Umgriff der zu beurteilenden Planung. So weit die nach FFH-RL ausgewiesenen Gebiete im Betrachtungsraum dieser Untersuchung liegen, wird auf die entsprechenden nachfolgenden Kapitel verwiesen um Wiederholungen zu vermeiden.

#### ***Pflanzen und Tiere nach Anhang II der FFH-Richtlinie***

So weit entsprechende Tierarten innerhalb der im SPA integrierten Gebiete nach FFH-RL festgestellt wurden, sind sie in den jeweiligen nachfolgenden Kapiteln aufgeführt. Nur die innerhalb des ausschließlich nach VSch-RL geschützten Gebiets vorkommende Pflanzen- bzw. Tierarten gemeinschaftlicher bzw. prioritärer Bedeutung wären an dieser Stelle zu berücksichtigen. Es kommen jedoch weder solche Pflanzen noch solche Tierarten im Gebiet vor.

#### ***Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie***

Insgesamt sind 17 im Anhang I der VSch-RL verzeichnete Vogelarten aktuell nachgewiesen. Davon leben 8 Arten im Gebiet als Brutvögel, vorwiegend mit großen, stabilen Populationen. Darüber hinaus sind zahlreiche seltene Vogelarten im Gebiet heimisch, die nicht im Anhang I stehen (z.B. Bekassine, Kleinspecht, Pirol, Schwarzkehlchen, Teichrohrsänger, Wasserralle, Wiesenpieper). Auch diese Arten stellen einen wesentlichen Bestandteil der gebietstypischen Artengemeinschaft dar und tragen insgesamt zur herausragenden Bedeutung des Gebiets für die Vogelwelt mit bei.

Im von der Planung unmittelbar betroffenen Bereich der Tranche 1b ist nördlich von Alternative 1A und südlich der Alternativen 1B und 1C nur jeweils ein Vorkommen nach Anhang I VSch-RL (Schwarzspecht) ca. 300 bzw. 400 m entfernt festgestellt worden. (Vgl. Karte 6.1 „FFH-Gebiete im Untersuchungsraum“).

Tabelle 6.1.1: Vorkommen von Arten nach Anhang I der VSch-Richtlinie im Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg

Art	Status
Blaukehlchen ( <i>Luscinia svecica</i> )	Brut
Eisvogel ( <i>Alcedo atthis</i> )	Brut
Fischadler ( <i>Pandion haliaetus</i> )*	Zugvogel
Grünschenkel ( <i>Tringa nebularia</i> )	Zugvogel
Heidelerche ( <i>Lullula arborea</i> )*	Brut/Zugvogel
Kornweihe ( <i>Circus cyaneus</i> )*	Zugvogel
Merlin ( <i>Falco columbarius</i> )*	Zugvogel
Neuntöter ( <i>Lanius collurio</i> )*	Brut
Rohrdommel ( <i>Botaurus stellaris</i> )	Zugvogel
Rohrweihe ( <i>Circus aeruginosus</i> )*	Zugvogel
Schwarzmilan ( <i>Milvus migrans</i> )*	Brut/Zugvogel
Schwarzspecht ( <i>Dryocopus martius</i> )*	Brut
Trauerseeschwalbe ( <i>Chlidonias niger</i> )	Zugvogel
Wespenbussard ( <i>Pernis apivorus</i> )	Brut
Wiesenweihe ( <i>Circus pygargus</i> )*	Zugvogel
Ziegenmelker ( <i>Caprimulgus europaeus</i> )	Brut
Zwergsäger ( <i>Merqus albellus</i> )	Wintergast

\* = Angabe aus Taken Landschaftsplanung 1999/2000

### **Schutzwürdigkeit**

Das SPA und sein nach Tranche 1b vorgesehenes Erweiterungsgebiet stellen einen avifaunistisch sehr bedeutenden Raumkomplex dar, der durch hohe Brutpaarzahlen zahlreicher seltener, gefährdeter Vogelarten, einschließlich zahlreicher Arten die im Anhang I der VSch-RL geführt werden, gekennzeichnet ist. Die landesweite Bedeutung als Vogelschutzgebiet ergibt sich auch aus der Rastfunktion für Zugvögel. Besonders zu betonen ist der großräumige Verbund relativ störungsarmer, naturnaher und teilweise sehr wertvoller Lebensräume, der teilweise seine Fortsetzung auf niederländischer Seite findet. Somit kommt dem Gebiet auch für das kohärente Schutzgebietssystem NATURA 2000 höchste Bedeutung zu.

Diese für das Gesamtgebiet geltenden Aussagen sind für den vom Projekt betroffenen Bereich der Tranche 1b im Elmpter Grenzwald dahingehend einzuschränken, dass hier die Verknüpfungsfunktion zwischen den Gebieten mit hochkarätigen Artenvorkommen (Tranche 1a) im Vordergrund steht. Schutzwürdige Artenvorkommen sind im Umfeld der Planung nur vereinzelt und in mindestens 400 m Abstand von den Achsen anzutreffen.

### **Schutz- und Erhaltungsziele**

Für das erweiterte Vogelschutzgebiet nach VSch-RL ergeben sich aus dem Standard Datenbogen (LÖBF 2000) als primäre Ziele:

Für das erweiterte Vogelschutzgebiet nach VSch-RL ergeben sich aus dem Standard Datenbogen (LÖBF 2000) als primäre Ziele:

- Erhaltung, Schutz und Optimierung der nach Anhang I VSch-RL vorkommenden Arten und ihrer Lebensräume.

Damit unmittelbar verknüpft sind die Ziele

- Erhaltung, Entwicklung, Wiederherstellung und Verknüpfung typischer naturnaher Lebensraumtypen als großräumigen Lebensraumkomplex für die Vogelwelt.

Nach den Kriterien zur Definition von Vogelschutzgebieten gemäß VSch-RL stellen Lebensraumtypen gemäß Anhang I und Arten gemäß Anhang II der FFH-RL kein primäres Schutz- und Erhaltungsziel in SPAs dar. Als wichtiger Bestandteil bzw. Voraussetzung der für die geschützte Vogelwelt notwendigen Habitats sind insbesondere die Lebensraumtypen jedoch bei der Beurteilung der planungsbedingten Auswirkungen grundsätzlich mit zu berücksichtigen, sofern solche im nur nach VSch-RL geschützten Tranche-1b-Gebiet vorkommen.

## 6.2 Elmpter Schwalmbruch

Das NSG und gemeldete NATURA-2000-Gebiet (Tranche 1a) ist gleichzeitig Bestandteil des vorstehend beschriebenen SPA. Es ist 281 ha groß und liegt im Schwalmthal, mehr als 1200 m nördlich der geplanten BAB A 52. Die Abstandsfläche wird vollständig von Teilen des Elmpter Waldes eingenommen, der als LSG unter Schutz steht.

Der Elmpter Schwalmbruch ist ein großflächiger Niederungsbereich am Schwalm-Unterlauf. Prägend ist der Wechsel von typischen Moorwald- und Heidemoorflächen mit vielfältigen naturnahen Still- und Fließgewässerstrukturen. Größere Abgrabungsseen ergänzen die Lebensraumvielfalt. Die Umgebung wird von Eichen-Birken-Mischwald und Nadelforsten aus Kiefern und Fichten gebildet (Diergardtscher Wald und Elmpter Wald). Der Elmpter Schwalmbruch stellt ein naturraumtypisches Bruchgebiet von großer Naturnähe dar. Dies gilt sowohl hinsichtlich der abiotischen (hydrogeologischen) Standortverhältnisse als auch hinsichtlich der Größe und Ausbildung der zum Teil sehr seltenen Vegetationstypen. In dem Gebiet kommen über die Arten der Anhänge von FFH-RL und VSch-RL hinaus zahlreiche sehr seltene und geschützte Pflanzen- und Tierarten vor.

### ***Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie***

Nach Angabe des Standard-Datenbogens kommen insgesamt 10 Lebensraumtypen des Anhangs I zum Teil großflächig vor.

Tabelle 6.2/1: Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie im Elmpeter Schwalmbruch mit Gesamtbeurteilung nach Standarddatenbogen (Prioritäre Lebensraumtypen in Fettdruck)

EU-Code	Lebensraumtyp	Gesamtbeurteilung
3160	Dystrophe Seen	durchschnittlich
3260	Unterwasservegetation in Fließgewässern der Submontanstufe und der Ebene	durchschnittlich
4010	Feuchte Heidegebiete des nordatlantischen Raums mit <i>Erica tetralix</i>	hervorragend
4030	Trockene Heidegebiete	hervorragend
5130	Formationen von <i>Juniperus communis</i> auf Kalk-heiden und Kalkrasen	durchschnittlich
7140	Übergangs- und Schwinggrasmoore	hervorragend
7150	Niederungen mit Torfmoorsubstraten	hervorragend
9190	Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen	gut
91D0	Moorwälder	hervorragend
91E0	Restbestände von Erlen- und Eschenwäldern an Fließgewässern inkl. Weichholzaun	durchschnittlich

Innerhalb des kartierten Untersuchungsraums wurden im Zuge der Biotopkartierung keine Biotoptypen vorgefunden, die den Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL zuzuordnen sind.

#### **Pflanzen und Tiere nach Anhang II der FFH-Richtlinie**

Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs II sind nicht bekannt. Unter den Tierarten ist mit dem Kammmolch (*Triturus cristatus*) eine Tierart des Anhangs II von gemeinschaftlichem Interesse nachgewiesen.

#### **Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie**

Insgesamt sind 10 im Anhang I der VSch-RL verzeichnete Vogelarten aktuell nachgewiesen. Davon leben 5 Arten im Gebiet als Brutvögel, vorwiegend mit großen, stabilen Populationen. Darüber hinaus sind zahlreiche seltene Vogelarten im Gebiet heimisch, die nicht im Anhang I stehen (z.B. Bekassine, Knäkente, Schwarzkehlchen). Auch diese Arten stellen einen wesentlichen Bestandteil der gebietstypischen Artengemeinschaft dar und tragen insgesamt zur großen Bedeutung des Gebiets für die Vogelwelt mit bei.

Tabelle 6.2/2: Vorkommen von Arten nach Anhang I der VSch-Richtlinie im Elmpter Schwalmbruch

Art	Status
Blaukehlchen ( <i>Luscinia svecica</i> )	Brut
Eisvogel ( <i>Alcedo atthis</i> )	Brut
Fischadler ( <i>Pandion haliaetus</i> )*	Zugvogel
Heidelerche ( <i>Lullula arborea</i> )*	Brut
Kornweihe ( <i>Circus cyaneus</i> )*	Wintergast
Rohrdommel ( <i>Botaurus stellaris</i> )	Wintergast
Rohrweihe ( <i>Circus aeruginosus</i> )*	Zugvogel
Schwarzspecht ( <i>Dryocopus martius</i> )	Brut
Wespenbussard ( <i>Pernis apivorus</i> )	Zugvogel
Ziegenmelker ( <i>Caprimulgus europaeus</i> )	Brut

\* = Angabe aus Taken Landschaftsplanung 1999/2000

### **Schutzwürdigkeit**

Aufgrund der landesweit nahezu einzigartigen Bestände verschiedener Lebensraumtypen gemeinschaftlicher und prioritärer Bedeutung sowie weiterer wertvoller und teilweise vom Aussterben bedrohter Biotoptypen in einer naturraumtypischen, naturnahen Bruchlandschaft, ist das Gebiet von bundesweiter (nationaler) Bedeutung. Neben dem Vorkommen von bedeutenden Lebensraumtypen beherbergt das Gebiet auch Tierarten von gemeinschaftlicher Bedeutung, vorwiegend Vogelarten, in stabilen Populationen.

Das Gebiet bildet somit auch ein Kerngebiet des SPA und hat deshalb insgesamt eine sehr hohe Bedeutung für das kohärente Schutzgebietssystem NATURA 2000.

### **Schutz- und Erhaltungsziele**

Für das sowohl nach FFH-RL als auch nach VSch-RL gemeldete Gebiet der Tranche 1a ergeben sich aus dem Standard Datenbogen (LÖBF 2000) als primäre Ziele:

- Erhaltung, Schutz und Optimierung/Wiederherstellung der nach Anhang I FFH-RL vorkommenden Lebensraumtypen gemeinschaftlicher und prioritärer Bedeutung;
- Schutz und Förderung der nach Anhang II FFH-RL vorkommenden Arten gemeinschaftlicher Bedeutung;
- Schutz und Förderung der nach Anhang I VSch-RL vorkommenden Vogelarten gemeinschaftlicher Bedeutung.

Damit unmittelbar in Verbindung stehen die Ziele:

- Erhaltung, Schutz und Optimierung der Feuchtflächen und Gewässer auch soweit sie nicht in Anhang I FFH-RL verzeichnet sind.
- Gezielte Lenkung des Besucherstroms zum Schutz der Lebensräume und zur gleichzeitigen Berücksichtigung der Funktion des Gebiets für naturnahe Erholung.

### 6.3 Lüsekamp und Boschbeek

Das NSG und gemeldete NATURA-2000-Gebiet (Tranche 1a) ist gleichzeitig Bestandteil des oben beschriebenen SPA der Tranche 1b. Es ist 235 ha groß und liegt am Fuß der Terrassenkante entlang der holländischen Grenze. Der nördliche Ausläufer nähert sich bis auf ca. 450 m von Süden an die geplante BAB A 52 an. Die Zwischenfläche wird von Teilen des Elmpter Grenzwaldes eingenommen, der als LSG unter Schutz steht. Auf niederländischer Seite, durch den Boschbeek getrennt, schließt sich nach Süden der Nationalpark „De Meinweg“ an.

Das Gebiet stellt sich als Moor-Heide-Bruchwaldkomplex auf nährstoffarmen Standorten entlang der naturnahen Boschbeek und in enger Verzahnung mit dem Elmpter Wald dar. Auf einigen Sanddünen wachsen zudem Sandmagerrasen. Das sehr unterschiedlich strukturierte, störungsarme Gebiet zeichnet sich aufgrund der vielen verschiedenen naturnahen Pflanzengesellschaften durch einen großen floristischen wie faunistischen Artenreichtum aus.

#### **Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie**

Nach dem Standard-Datenbogen kommen insgesamt 11 Lebensraumtypen des Anhangs I vor.

Tabelle 6.3.1: Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie im NSG Lüsekamp und Boschbeek mit Gesamtbeurteilung nach Standarddatenbogen

EU-Code	Lebensraumtyp	Gesamtbeurteilung
2330	Offene Grasflächen mit <i>Corynephorus</i> und <i>Agrostis</i> auf Binnendünen	durchschnittlich
3130	Mesotrophe Gewässer des mitteleuropäischen und perialpinen Raumes mit Zwergbinsen-Fluren oder zeitweilige Vegetation trockenfallender Ufer	gut
3150	Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation vom Typ Magnopotamion oder Hydrocharidion	durchschnittlich
3160	Dystrophe Seen	durchschnittlich
3260	Unterwasservegetation in Fließgewässern der Submontanstufe und der Ebene	gut
4010	Feuchte Heidegebiete des nordatlantischen Raums mit <i>Erica tetralix</i>	hervorragend
4030	Trockene Heidegebiete	hervorragend
7140	Übergangs- und Schwingrasenmoore	hervorragend
9110	Hainsimsen-Buchenwald ( <i>Luzulo-Fagetum</i> )	durchschnittlich
9190	Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen	gut
91D0	Moorwälder	hervorragend

(Prioritäre Lebensraumtypen in Fettdruck)

Innerhalb des kartierten Untersuchungsraums wurden im Zuge der Biotopkartierung im äußersten Süden Heidebiotope (Code NRW DB1 und BA1, lr) vorgefunden, die dem Lebensraumtyp gemeinschaftlicher Bedeutung „Feuchte Heidegebiete ...“, EU-Code 4010 zugeordnet werden können (vgl. Karte FFH-Gebiete im

Untersuchungsraum). Weitere Biotope die FFH-Lebensraumtypen entsprechen wurden im kartierten Untersuchungsraum nicht festgestellt.

**Pflanzen und Tiere nach Anhang II der FFH-Richtlinie**

Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs II sind nicht bekannt. Mit dem Kammmolch (*Triturus cristatus*) ist eine Tierarten des Anhangs II von gemeinschaftlichem Interesse nachgewiesen.

**Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie**

Insgesamt sind 10 im Anhang I der VSch-RL verzeichnete Vogelarten nachgewiesen. Davon leben 6 Arten im Gebiet als Brutvögel. Darüber hinaus sind weitere seltene und gefährdete Vogelarten heimisch, die nicht im Anhang I geführt werden (z.B. Baumfalke, Schwarzkehlchen, Waldschnepfe, Zwergtaucher). Auch diese Arten stellen einen wesentlichen Bestandteil der gebietstypischen Artengemeinschaft dar und tragen insgesamt zur großen Bedeutung des Gebiets für die Vogelwelt bei.

Tabelle 6.3.2: Vorkommen von Arten nach Anhang I der VSch-Richtlinie im NSG Lüsekamp und Boschbeek

Art	Status
Blaukehlchen ( <i>Luscinia svecica</i> )	Brut
Heidelerche ( <i>Lullula arborea</i> )*	Brut
Kornweihe ( <i>Circus cyaneus</i> )*	Zugvogel
Merlin ( <i>Falco columbarius</i> )*	Zugvogel
Neuntöter ( <i>Lanius collurio</i> )*	Brut
Rohrweihe ( <i>Circus aeruginosus</i> )*	Zugvogel
Schwarzmilan ( <i>Milvus migrans</i> )*	Zugvogel
Schwarzspecht ( <i>Dryocopus martius</i> )*	Brut
Wespenbussard ( <i>Pernis apivorus</i> )	Brut
Ziegenmelker ( <i>Caprimulgus europaeus</i> )	Brut

\* = Angabe nur durch Taken Landschaftsplanung 1999/2000

**Schutzwürdigkeit**

Die störungsarme Lage, das sehr weite Standortspektrum von nass bis trocken und das damit verbundene vielgestaltige, gut ausgeprägte Biotopmosaik machen das Gebiet hochgradig schutzwürdig. In Verbindung mit dem auf niederländischer Seite angrenzenden Nationalpark „De Meinweg“ ist das Gebiet als Rückzugsraum für an nährstoffarme Moor- und Heidestandorte gebundene Lebensgemeinschaften von internationaler Bedeutung.

Neben dem Vorkommen von bedeutenden Lebensraumtypen (einer von prioritärer Bedeutung) beherbergt das Gebiet auch mehrere Tierarten von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß FFH- bzw. VSch-RL. Das Gebiet bildet demnach auch ein Kerngebiet des SPA und hat deshalb insgesamt eine sehr hohe Bedeutung für das kohärente Schutzgebietssystem NATURA 2000.

**Schutz- und Erhaltungsziele**

Für das sowohl nach FFH-RL als auch nach VSch-RL gemeldete Gebiet der Tranche 1a ergeben sich aus dem Standard Datenbogen (LÖBF 2000) als primäre Ziele:

- Erhaltung, Schutz und Optimierung/Entwicklung der nach Anhang I FFH-RL vorkommenden Lebensraumtypen gemeinschaftlicher und prioritärer Bedeutung;
- Schutz und Förderung einer nach Anhang II FFH-RL vorkommenden Art gemeinschaftlicher Bedeutung;
- Schutz und Förderung der nach Anhang I VSch-RL vorkommenden Vogelarten gemeinschaftlicher Bedeutung.

Damit unmittelbar in Verbindung stehen die Ziele:

- Erhaltung, Schutz und Optimierung der Feuchtflächen und Gewässer auch soweit sie nicht in Anhang I FFH-RL verzeichnet sind;
- Schutz vor Nährstoffeinträgen in das Gebiet durch geeignete Maßnahmen ausserhalb;
- Naturnahe Waldbewirtschaftung.

## 7. AUSWIRKUNGEN DES PROJEKTS IM SINNE DER FFH-RICHTLINIE

### 7.1 Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg

#### ***Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie***

Die geplante Autobahn quert das SPA der Tranche 1b leicht schräg, mit einer Länge von etwa 800 m (Alternativen 1B und 1C) bzw. etwa 900 m (Alternative 1A), am Abhang der Terrassenkante zur Niederung der Maas. Das SPA umfasst im betroffenen Bereich vorwiegend intensive Kiefern-, Fichten- und Roteichen-Mischforste auf dem Abhang der Terrassenkante. Bereits in der Niederung liegen nördlich der Bundesstraße, unmittelbar vor der Grenze, Pferdekoppeln und eine artenarme Fettwiese. Am Übergang dieses Grünlandareals zum Wald am Hang, sind junge Nadelholzkulturen eingestreut. Da Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL im Einflussbereich der Planung und dessen Umgebung nicht vorkommen, kommt es auch nicht zu entsprechenden Beeinträchtigungen. Zwar haben die vorhandenen Forste langfristig ein Entwicklungspotential hin zu FFH-Lebensraumtypen, der Flächenbedarf für die Trasse ist jedoch bei weitem nicht so groß, dass dieses Potential angesichts der Flächengröße des Gebiets erheblich geschmälert würde. Es ist außerdem zu beachten, dass die Entwicklung von FFH-Lebensraumtypen nicht zu den primären Zielen des SPA zählt. Eine Umstellung der intensiven Bewirtschaftung der Forste, was Voraussetzung für eine entsprechende Entwicklung wäre, ist nicht absehbar.

Auswirkungen auf FFH-Lebensraumtypen des Anhangs I treten somit nicht auf.

#### ***Auswirkungen auf Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie***

Die für das Gebiet aufgeführte Arte des Anhangs II (Kammolch) kommt ausschließlich in den weiter entfernt liegenden Kernflächen des SPA vor, die zusätzlich als NATURA-2000-Gebiete nach FFH-RL vorgesehen sind (Tranche 1a) und bereits als NSG ausgewiesen wurden. Im Planungsumgriff des Projekts kommen entsprechende Arten nicht vor.

Auswirkungen der Planung sind somit nicht gegeben.

#### ***Auswirkungen auf Arten des Anhangs I der VSch-Richtlinie***

Jeweils ein Brutvorkommen des Schwarzspechts liegt mehrere hundert Meter südlich der Alternativen 1B und 1C bzw. nördlich der Alternative 1A. Der Abstand, ausgefüllt mit Waldflächen, erscheint ausreichend, um die Brutplätze nicht zu gefährden. Beide Vorkommen liegen weit außerhalb der jeweils für die verschiedenen Varianten im ungünstigen Fall der Hochlage prognostizierten 45 dB(A) Schall-Isophone, so dass von einer erheblichen Störwirkung nicht ausgegangen werden kann. Hinzu kommt, dass ein günstiger Lebensraum jeweils auch in von der Trasse abgewandter Richtung vorhanden ist. Der Bereich wird bereits heute von der B230/N68 gequert. Die straßenverkehrsbedingten Störwirkungen nehmen im Falle des Autobahnbetriebs quantitativ zu, qualitativ bleiben sie weitgehend gleich. Weitere Vorkommen von Vögeln des Anhangs I sind im potentiellen Auswirkungsbereich der geplanten Autobahn nicht nachgewiesen worden.

Erhebliche Auswirkungen auf die als Haupt-Schutzziel anzusehenden Vogelarten des Anhangs I VSch-RL ergeben sich somit nicht.

**Auswirkungen auf die Kohärenz von NATURA 2000**

Der von der Planung betroffene Bereich ist aufgrund der Bestandssituation vor allem für die ökologische Verknüpfung der wertvolleren Kernbereiche weiter im Süden bzw. Norden bedeutsam. Das Gebiet trägt somit zur Sicherstellung der Durchgängigkeit (Kohärenz) des ökologischen Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 bei. Es ist demnach gegen Zerschneidung besonders empfindlich. Eine Zerschneidungswirkung ist durch die bestehende Straße und deren Störband heute bereits gegeben. Die Planung der A52/N280-Oost berücksichtigt die besondere Zerschneidungsempfindlichkeit, indem durch verschiedene Maßnahmen eine Verstärkung der Zerschneidung weitgehend vermieden wird:

- die Varianten 1B und 1C orientieren sich am Verlauf der bestehenden Bundesstraße. Eine zusätzliche Zerschneidung und die Bildung einer Zwickelfläche zwischen bestehender Straße und Autobahn wird damit im Gegensatz zu Alternative 1A vermieden;
- es ist bei allen Alternativen vorgesehen, eine Landschaftsbrücke über die Autobahn zu legen oder die Autobahn durch eine Hangbrücke hoch genug über dem Gelände zu führen um eine weitgehende Durchgängigkeit zu ermöglichen.

Der Lösung mit einer Landschaftsbrücke wäre aus ökologischer Sicht der Vorzug zu geben, da hierbei gegenüber dem Istzustand für die Varianten 1B und 1C eine Verringerung der Zerschneidung erreicht würde bzw. für Alternative 1A eine Minimierung der Neuzerschneidung bewirkt würde. Im Falle der Hochlage wäre die Zerschneidungssituation nur geringfügig besser als im momentanen Zustand, da erfahrungsgemäß die breiten Autobahnbrücken von vielen Tieren nur ungerne und zögernd unterquert werden. Die Unfallgefahr durch Kollision mit Fahrzeugen bzw. Überfahren wäre jedoch auch in diesem Fall für bodengebundene Tiere gebannt.

Für die im Vogelschutzgebiet maßgebenden Vögel stellt die Aufweitung der Waldschneise für die geplante Autobahn u. U. eine Mobilitätsbehinderung dar. Hierzu gibt es jedoch keine allgemeingültigen Kenntnisse. Einzelne Untersuchungen weisen darauf hin, dass die Geländebeschaffenheit in Bezug zur Straßenfahrbahn einen maßgeblichen Einfluss hat. Danach erscheint es empfehlenswert, Straßen bevorzugt in Einschnittslage oder zumindest ebenerdig zu führen (vgl. SIMONIS S. u.a. 1997). Der Tieflage in Verbindung mit einer abschnittweisen Landschaftsbrücke wäre demnach im Sinne des Vogelschutzes zur Eingriffsverminderung der Vorzug zu geben. Solche Erkenntnisse betreffen die Situation im Habitatnahbereich. Für die beim Vogelschutzgebiet im Vordergrund stehenden Vogelarten des Anhangs I VSch-RL ist davon auszugehen dass sowohl der momentane Zustand als auch die Planung nur eine geringfügige Zerschneidung darstellt, da ihre festgestellten Vorkommen so liegen, dass allenfalls der Fernbereich ihrer Habitate betroffen ist. Bei Ortswechseln über größere Distanzen wird allgemein davon ausgegangen, dass aufgrund von Flughöhen und veränderter Verhaltensmuster der Vögel eine geringere Empfindlichkeit besteht, als im häufig frequentierten Nahbereich. Aus diesen Gründen ist für Anhang-I-Vogelarten auch für Alternative 1A, davon auszugehen, dass keine erhebliche Beeinträchtigung auftritt, obwohl diese Alternative hinsichtlich der Zerschneidungswirkung wegen der freien Trassierung und der Entstehung einer Zwickelfläche insgesamt ungünstiger als die Alternativen 1B und 1C einzustufen ist.

## 7.2 Elmpter Schwalmbruch

### ***Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie***

Aufgrund der großen Entfernung des Gebiets von über 1200 m von der geplanten Trasse sind in Verbindung mit der naturräumlichen Situation Beeinträchtigungen der vorkommenden Lebensraumtypen ausgeschlossen.

### ***Auswirkungen auf Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie***

Entsprechende Pflanzenarten kommen nicht vor. Einzige festgestellte Tierart des Anhangs II ist der Kammmolch. Auswirkungen auf das Vorkommen des Kammmolchs sind aufgrund der großen Entfernung von der geplanten Trasse ausgeschlossen.

### ***Auswirkungen auf Arten des Anhangs I der VSch-Richtlinie***

Die geplante Autobahntrasse verläuft ca. 1200 m südlich des Gebiets. Der Zwischenraum wird von Waldflächen eingenommen, die für weitaus die meisten Arten des Schwalmbruchs einen ungeeigneten Lebensraum darstellen. Beeinträchtigungen der festgestellten Vogelarten sind durch den großen Abstand und die Trennung des Lebensraums durch intensive Forste weder durch Bau, noch durch Anlage oder Betrieb gegeben.

## 7.3 Lüsekamp und Boschbeek

### ***Auswirkungen auf Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie***

Wegen der Entfernung des Gebiets von über 450 m von der geplanten Trasse und der naturräumlichen Situation sind bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der vorkommenden Lebensraumtypen ausgeschlossen.

### ***Auswirkungen auf Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie***

Entsprechende Pflanzenarten kommen nicht vor. Einzige festgestellte Tierart des Anhangs II ist der Kammmolch. Auswirkungen auf das Vorkommen des Kammmolchs sind aufgrund der großen Entfernung von der geplanten Trasse ausgeschlossen.

### ***Auswirkungen auf Arten des Anhangs I der VSch-Richtlinie***

Die geplante Autobahntrasse verläuft ca. 450 m nördlich des Gebiets. Der Zwischenraum wird von Waldflächen eingenommen, die für die Arten des Gebiets, mit Ausnahme des Schwarzspechts, einen ungeeigneten Lebensraum darstellen. Beeinträchtigungen der festgestellten Vogelarten sind durch den ausreichenden Abstand und die Trennung des Lebensraums durch intensive Forste weder durch Bau, noch durch Anlage oder Betrieb gegeben.

### ***Zusammenwirken mit anderen Vorhaben***

Nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erfordert die Prüfung der Verträglichkeit eines Projekts mit den Erhaltungszielen ggf. die Einbeziehung anderer Planungen.

In mehr oder weniger gebündeltem Verlauf mit der geplanten A52 soll auch eine der möglichen Trassen der neuen Bahnstrecke „Eiserner Rhein“ verlaufen. Die Planungen sind jedoch derzeit über die Startnotiz hinaus noch nicht hinlänglich konkret dokumentiert, um mögliche Wechselwirkungen mit der gegenständlichen Planung abschätzen zu können, durch welche sich eine Beeinträchtigung der NATURA-2000-Gebiete nach Kriterien der FFH-RL ergeben könnte. Gewisse Auswirkungen lassen sich allerdings jetzt schon pauschel prognostizieren: Zunahme der Störwirkung durch

Verlärmung, zusätzliche Zerschneidung, größere Flächeninanspruchnahme. Bei einer möglichst engen Bündelung und entsprechender Berücksichtigung der Durchlässigkeit zur Minimierung der Zerschneidungswirkungen, ist gegenwärtig nicht abzusehen, dass durch beide Projekte zusammen gravierende negative Auswirkungen im Sinne der FFH-RL entstehen. Die genauere Beurteilung muss zu gegebener Zeit in einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Rahmen des Eisernen Rheins erfolgen.

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Reduzierung des Flugbetriebs der Royal Airforce am Fliegerhorst Brüggen, ergibt sich eine spürbare Entlastung von Störwirkungen, die bislang vor allem auf das NSG Lüsekamp und Boschbeek sowie die Bereiche nördlich davon durch extrem laute und unregelmäßige Lärmereignisse einwirken. Eine Quantifizierung ist wegen fehlender öffentlich zugänglicher Daten und der bleibenden Option zur Wiederaufnahme des Flugbetriebs bei entsprechenden militärischen Erfordernissen nicht möglich. Unabhängig davon sind in der Zusammenschau mit der gegenständlichen Autobahnplanung negative Synergien im Sinne der FFH-Richtlinie jedenfalls nicht zu erwarten.

## 8. PRÜFUNG VON ALTERNATIVLÖSUNGEN

Die nachstehenden Aussagen gelten für alle Querungen des Vogelschutzgebiets am Terrassenabhang, Alternativen 1A, 1B und 1C, in gleichem Maß. Im Sinne des an dieser Stelle maßgeblichen Verständnisses von Varianten, als grundsätzlich verschiedenen Lösungen, gelten diese nicht als eigenständige Varianten, sondern als Alternativen einer einzigen Planungsvariante. Hinsichtlich der hier zu betrachtenden Unterschiede in den Auswirkungen sind sie annähernd gleich.

Bei der Trassierung wurde ein möglichst schonender Trassenverlauf bereits durch die Beibehaltung der bestehenden Straßentrasse sichergestellt. Damit ist etwa eine mittige Lage zwischen den für den Naturschutz besonders wertvollen Gebieten im Schwalmtal und beim Lüsekamp verbunden. Weiterhin erfolgt dadurch die Querung des SPA (Tranche 1b) an einer günstigen Stelle, in der das Schutzgebiet schmal und bereits vorbelastet ist. Eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen entsteht durch den gegebenen Trassenverlauf nicht.

Dagegen würde eine Nordverschiebung sowohl die günstige Lage im Störband der bestehenden B 230 verlassen, als auch näher an das Schwalmtal mit seinen sehr wertvollen Lebensraumtypen und Artenvorkommen heranrücken, ganz abgesehen von einer zusätzlichen Zerschneidung des Elmpter Waldes. Eine großräumige Nordverschiebung würde zwangsläufig zu einer Querung des Schwalmtales und damit zu einer direkten Betroffenheit führen. Jegliche Nordverschiebung kommt somit einer Verschlechterung gleich.

Eine Verschiebung der Trasse nach Süden würde zum einen ebenfalls das Band der vorhandenen Zerschneidung durch die Bundesstraße verlassen und würde außerdem näher an das NSG und FFH-Gebiet (Tranche 1a) „Lüsekamp und Boschbeek“ heranrücken und damit in jedem Falle ungünstiger liegen. Selbst eine großräumige Umgehung des Gebiets „Lüsekamp und Boschbeek“ sowie des Fliegerhorstes im Süden ist ausgeschlossen, da hierdurch zwangsläufig der südlich des Boschbeek anschließende Nationalpark „De Meinweg“ auf niederländischer Seite durchfahren würde.

Eine vertiefte Alternativenprüfung ist somit wegen der gegebenen relativ schonenden Trassierung und wegen des Fehlens von erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen (siehe unten) nicht erforderlich.

## 9. VERTRÄGLICHKEIT MIT DEN SCHUTZ- UND ERHALTUNGSZIELEN

### 9.1 Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg

Wegen der ausreichenden Entfernung zu Vorkommen von im Anhang I der VSch-RL geführten Arten und wegen der günstigen Querung des Gebiets an einer schmalen Stelle, ohne Vorkommen von Lebensraumtypen nach FFH-RL, werden die Erhaltungsziele dieses Gebietes vom Projekt nicht beeinträchtigt. Dies trifft auch für die Alternative 1A zu, die in ihren Stör- und Zerschneidungswirkungen ungünstiger einzustufen ist, als die Alternativen 1B und 1C.

### 9.2 Elmpter Schwalmbruch

Das Gebiet wird von der Trasse in etwa 1200 m Abstand südlich passiert. Erhaltungsziele des Gebietes werden nicht beeinträchtigt.

### 9.3 Lüsekamp und Boschbeek

Die Trasse verläuft in mindestens 450 m Abstand nördlich des Gebiets. Erhaltungsziele werden nicht beeinträchtigt.

### 9.4 Gesamtbeurteilung der Verträglichkeit

Bei allen drei zu betrachtenden, für das kohärente Schutzgebietsnetz NATURA 2000 vorgesehenen FFH- bzw. VSch-Gebieten, werden die Erhaltungsziele nicht beeinträchtigt. Die Verträglichkeit des Projekts mit den jeweiligen Erhaltungszielen der Gebiete Elmpter Schwalmbruch (Tranche 1a), Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg (Tranche 1b) sowie Lüsekamp und Boschbeek (Tranche 1a) ist damit für jede der Alternativen 1A, 1B und 1C gegeben.

## 10. KLÄRUNG DER ZULÄSSIGKEIT DES PROJEKTS GEMÄß FFH-RICHTLINIE

Nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ist im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu klären, in wieweit das Projekt zulässig ist, wenn erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele prioritärer natürlicher Lebensraumtypen oder Arten vorliegen. In den Gebieten „Elmpter Schwalmbruch“ und „Lüsekamp und Boschbeek“ sind prioritäre Lebensraumtypen vorhanden. Diese, sowie die mit ihnen verbundenen Erhaltungsziele, sind jedoch, wie vorstehend dargelegt, nicht beeinträchtigt. Prioritäre Tier- und Pflanzenarten kommen nicht vor.

Da keine Beeinträchtigungen vorliegen, ist das Projekt im Sinne der FFH-Richtlinie zulässig.

## 11. **AUSGLEICHSMABNAHMEN GEMÄB FFH-RICHTLINIE**

Aufgrund des positiven Ergebnisses der Verträglichkeitsuntersuchung sind keine Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der globalen Kohärenz von NATURA 2000 im Sinne von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL notwendig. Davon unberührt sind die Kompensationsmaßnahmen gemäß Eingriffsregelung nach nationalem Recht. Diese sind zum gegebenen Zeitpunkt nach Maßgabe eines Landschaftspflegerischen Begleitplans zu ermitteln und vorzusehen.

## 12. ZUSAMMENFASSUNG

In diesem Teilbericht wird für die im Planungsraum liegenden, zur Aufnahme in das kohärente Schutzgebietsystem NATURA 2000 vorgesehenen FFH-Gebiete „Vogelschutzgebiet Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald und Meinweg“, „Elmpter Schwalmbruch“ und „Lüsekamp und Boschbeek“ dargelegt, wie FFH- und Vogelschutz-Richtlinie der EU beachtet wurden. An Hand einer Verträglichkeitsprüfung nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie wird insbesondere überprüft, ob die Gebiete unter FFH-Gesichtspunkten erheblich beeinträchtigt sind bzw. ob das Projekt mit den Erhaltungszielen der Gebiete verträglich ist.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen nicht gegeben ist. Das Vorhaben ist somit unter den europarechtlichen Gesichtspunkten der FFH-Richtlinie uneingeschränkt zulässig. Gesonderte, FFH-spezifische Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

### 13. LITERATUR UND QUELLEN

**Arbeitsgemeinschaft FFH-Verträglichkeitsprüfung [Autorenteam] 1999:** Handlungsrahmen für die FFH-Verträglichkeitsprüfung in der Praxis; Natur u. Landschaft 74 (2), Seite 65 – 73

**Blab, J. u. a. 1984:** Rote Liste der gefährdeten Tiere und Pflanzen der Bundesrepublik Deutschland: Naturschutz Aktuell Nr. 1; Greven

**Brocksieper, R. und Woike, M. 1999:** Kriterien zur Auswahl der FFH- und Vogelschutzgebiete für das europäische Schutzgebietssystem NATURA 2000; LÖBF-Mitteilungen, Nr. 2/1999; S. 15 - 26

**Bundesamt für Naturschutz – BfN [Hrsg.] 1994:** Rote Liste der gefährdeten Biotoptypen der Bundesrepublik Deutschland: Schriftenreihe Landschaftspflege und Naturschutz, Heft 41; Bonn-Bad Godesberg

**Bundesamt für Naturschutz – BfN [Hrsg.] 1998:** Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000; Schriftenreihe Landschaftspflege und Naturschutz, Heft 53; Bonn-Bad Godesberg

**Feldt, W. 1998:** Die Verträglichkeitsprüfung gemäß europäischer FFH-Richtlinie und gemäß § 19c BNatSchG; UVP-Report (12), Heft 4/1998: S. 194 – 196

**Kirchberg J.-W. 1997:** Bedeutung der Richtlinie „Flora-Fauna-Habitat“ der Europäischen Union für nationale Planfeststellungsverfahren; in Blümel, W./Kühlwetter H.-J. (Hrsg.): Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts II; Seite 175 ff.; Forschungsinstitut für Öffentliche Verwaltung bei der Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer

**Kreis Viersen:** Landschaftsplan Nr. 3, Elmpter Wald

**LÖBF [Hrsg.] 1998:** Kartieranleitung §-62-Biotope in Nordrhein-Westfalen; Recklinghausen

**LÖBF 2000:** Standard-Datenbögen zu NATURA-2000-Nr. DE – 4603-401, DE – 4702-301, DE – 4802-301 und DE – 4802-302

**NS Railinfrabeheer und Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat 1999:** Startnotiz Eiserner Rhein; Maastricht/Utrecht, November 1999

**OBERMEYER Planen + Beraten 2000 (1):** Biotoptypen-Kartierung im Zuge der Planung des Anschlusses N280-Ost/A52; Im Auftrag der Provinz Limburg und des Landschaftsverbandes Rheinland, Rheinisches Autobahnamt Krefeld

**OBERMEYER Planen + Beraten 2000 (2):** Biotopkartierung N280-Oost/A52 – Sommer 2000; Im Auftrag der Provinz Limburg und des Landschaftsverbandes Rheinland, Rheinisches Autobahnamt Krefeld

**OBERMEYER Planen + Beraten, Haskoning Ingenieurs- en Architectenbureau 2000:** Basisrapport Tracénota/MER-UVS N280-Oost/A52, 2. Beteiligungstermin; Nijmwegen; Im Auftrag von Provinz Limburg, Euregio Rhein-Maas-Nord, Landschaftsverband Rheinland und Rheinisches Autobahnamt Krefeld

**Simonis, S. u.a. 1997:** Der Einfluss einer Autobahntrasse auf die Mobilität von Singvögeln; Natur und Landschaft 72 (2); S. 71 - 77

**Ssymank, A. 1994:** Neue Anforderungen im europäischen Naturschutz, Das Schutzgebietssystem NATURA 2000 und die FFH-Richtlinie der EU; Natur u. Landschaft 69; S. 395 - 406

**Taken Landschaftsplanung 1999 und 2000:** Fauna-Untersuchung Trassennote/MER A52/N280-Ost; Im Auftrag der Provinz Limburg und des Landschaftsverbands Rheinland