

---

Von km 280,6 bis km 281,7  
Nächster Ort: Atzenhausen  
Baulänge: 1,0 km

---

Straßenbauverwaltung des  
Landes Niedersachsen

**Feststellungsentwurf**  
für den  
**Neubau der PWC-Anlage**  
**„Langer Grund“ im Zuge der A7**

**Erläuterungsbericht**

<p><b>Aufgestellt:</b> Bad Gandersheim, den 20.06.2017 Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Gandersheim im Auftrag: gez. Post</p>	

# Gliederung des Erläuterungsberichtes

<b>1. Darstellung der Baumaßnahme</b>	<b>1</b>
1.1. Planerische Beschreibung	1
1.2. Straßenbauliche Beschreibung	1
<b>2. Notwendigkeit der Baumaßnahme</b>	<b>2</b>
2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweis auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	2
2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	4
2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	5
2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	5
2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	5
2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit	5
2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	6
<b>3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme</b>	<b>7</b>
3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes	7
3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten	9
3.3. Variantenvergleich	10
3.4. Gewählte Linie	11
<b>4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme</b>	<b>12</b>
4.1. Ausbaustandard	12
4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung	12
4.3. Linienführung	12
4.4. Querschnittsgestaltung	12
4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	14
4.6. Besondere Anlagen	14
4.7. Ingenieurbauwerke	14
4.8. Lärmschutzanlagen	14
4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen	15
4.10. Leitungen	15
4.11. Baugrund / Erdarbeiten	15
4.12. Entwässerung	16
4.13. Straßenausstattung	16
<b>5. Angaben zu den Umweltauswirkungen</b>	<b>17</b>
5.1. Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	17
5.1.1. Bestand	17
5.1.2. Umweltauswirkungen	17
5.2. Naturhaushalt	17
5.2.1. Bestand	17
5.2.2. Umweltauswirkungen	18
5.3. Landschaftsbild	19

5.3.1.	Bestand.....	19
5.3.2.	Umweltauswirkungen .....	20
5.4.	Kulturgüter und sonstige Sachgüter .....	20
5.4.1.	Bestand.....	20
5.4.2.	Umweltauswirkungen .....	20
5.5.	Artenschutz .....	20
5.5.1.	Bestand.....	20
5.5.2.	Auswirkungen und Maßnahmen .....	21
5.6.	Natura 2000-Gebiete.....	22
5.7.	Weitere Schutzgebiete .....	22
<b>6.</b>	<b>Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen.....</b>	<b>23</b>
6.1.	Lärmschutzmaßnahmen.....	23
6.2.	Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen .....	23
6.3.	Maßnahmen zum Gewässerschutz .....	24
6.4.	Landschaftspflegerische Maßnahmen .....	24
6.5.	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete .....	26
<b>7.</b>	<b>Erläuterung zur Kostenberechnung .....</b>	<b>27</b>
<b>8.</b>	<b>Verfahren zur Erlangung der Baurechte .....</b>	<b>27</b>
<b>9.</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme .....</b>	<b>27</b>

## **1. Darstellung der Baumaßnahme**

### **1.1. Planerische Beschreibung**

Die vorliegende Planung umfasst den Neubau der PWC-Anlage Langer Grund, die sich künftig an der BAB 7, Betr.-km 281,0 von Hannover nach Kassel (Richtungsfahrbahn Kassel) befinden wird.

Die veraltete Bezeichnung Betriebskilometer wird bei dieser Planung aufgrund des Planungsfortschrittes beibehalten. Der Betriebskilometer entspricht Abschnitt 50, ca. Station 110.

### **1.2. Straßenbauliche Beschreibung**

Die PWC-Anlage wird neu hergestellt und verfügt nach dem Umbau über 34 Pkw-Parkstände (davon 2 Behindertenparkstände), 3 Busparkstände, 42 Lkw-Parkstände und Längsparkstände für Schwerlastverkehr auf einer Länge von ca. 250 m. Die Gesamtlänge inklusive Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen beträgt ca. 1.000 m.

Die vorhandene PWC-Anlage Hackelberg, die sich ca. 5 km südlich an der A 7 befindet, besteht nach teilweisen Rückbau und Entsiegelung ausschließlich aus einer Fahrbahn für Sonderfahrzeuge (Schwertransporte). Der Rückbau selbst ist nicht Bestandteil dieser Baumaßnahme, wird jedoch als Ausgleichsmaßnahme im landschaftspflegerischen Begleitplan sowohl als Kompensationsmaßnahme als auch kostenmäßig berücksichtigt. Hierbei werden 9 Lkw-Parkstände zurückgebaut, so dass für diesen Streckenabschnitt insgesamt 33 zusätzliche Lkw-Parkstände hergestellt werden.

## 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

### 2.1. Vorgeschichte der Planung mit Hinweis auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Bundesrepublik Deutschland hat das „Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Rastanlagen der Bundesautobahnen“ aufgelegt. Das Land Niedersachsen hat im Zuge dieses Ausbauprogramms die Lkw-Parkstände an den Rastanlagen und Parkplätzen an den Autobahnen erfasst und auf Erweiterungsmöglichkeiten bzw. Neubauten hin untersucht.

Im Jahr 2008 wurde erstmals die Lkw-Parksituation auf sämtlichen Rastanlagen des Bundes und allen privaten Autohöfen an den Bundesautobahnen erhoben. Diese Vollerhebung erfolgte bundesweit einheitlich in vorbestimmten Zeiträumen. Zusätzlich wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Schätzverfahren entwickelt, um aus den Erhebungsdaten nicht nur den aktuellen Fehlbedarf, sondern auch den zukünftigen/weiteren Bedarf an Lkw-Parkständen abschätzen zu können. Dieses Schätzverfahren ist als Bestandteil in das aktuelle Regelwerk (ERS 2011) eingegangen.

Auf dieser Basis erfolgte in Niedersachsen in steter und enger Abstimmung mit dem BMVI (BMVBS) die Entwicklung des „Konzepts Lkw-Parken an BAB in Niedersachsen“ mit dem Prognosehorizont 2025. Darin ist das nds. BAB-Netz in bestimmte Abschnitte aufgeteilt, die verkehrlich sinnvolle Abschnitte zwischen Autobahnknotenpunkten bilden, bzw. die durch Landesgrenzen bestimmt sind. Für fast jeden dieser Abschnitte wurde anhand der Bestands- und der Prognosedaten sowie ggf. weiterer Erkenntnisse der Um- und Ausbau der vorhandenen Rastanlagen bzw. in Einzelfällen ein Neubau in Bezug auf die Parkkapazitäten und die Abstände zueinander erarbeitet. Die Kapazitäten von bestehenden Autohöfen werden stets berücksichtigt. Jedoch unterliegen Autohöfe als private Anlagen grundsätzlich privatwirtschaftlichen Zwängen. Eine steuernde Einflussnahme der Öffentlichen Verwaltung ist nicht möglich. Aus diesem Grunde werden angedachte bzw. in Planung befindliche Autohöfe konzeptionell nicht berücksichtigt.

Die BAB A7 im Abschnitt zwischen der Landesgrenze Hessen dem AD Salzgitter (Länge 106,2 km) wies 2008 ein beträchtliches Defizit an Lkw-Parkständen auf. Nach dem "Konzept Lkw-Parken an Autobahnen in Niedersachsen" gab es 2008 in diesem Abschnitt der A7 eine Kapazität von 1.039 Lkw-Parkständen (508 auf Rastanlagen des Bundes). Der Fehlbedarf 2008 betrug 312 Lkw-Parkstände, der nach der Prognose für 2025 auf 531 Lkw-Parkstände ansteigt, sofern kein zusätzlicher Parkraum geschaffen wird.

Seit der Erhebung bis heute konnte die Kapazität aufgrund zahlreicher Um- und Ausbaumaßnahmen in diesem Abschnitt auf 1218 Lkw-Parkstände (687 auf Rastanlagen des Bundes) gesteigert werden. Somit ergibt sich für das Prognosejahr 2025 ein aktueller Bedarf in Höhe von 352 zusätzlichen Lkw-Parkständen.

Mit den Maßnahmen Neubau der PWC Langer Grund (42 zusätzl. Lkw-Parkstände), dem Ausbau der TR/TRM Göttingen (72 zusätzl. Lkw-Parkstände), dem Neubau der PWC Wasserbreite (156 zusätzl. Lkw-Parkstände) und dem Ausbau der PWC Jägerturm (72 zusätzl. Lkw-Parkstände) kann der prognostizierte Bedarf von 1570 Lkw-Parkständen erheblich reduziert werden. Hinzu kommen weitere 34 zusätzl. Lkw-Parkstände der Rastanlagen Wetterschacht und Am Bierberg.

Bei der erneuten Erhebung im April 2013 konnte als Ergebnis festgestellt werden, dass das Defizit an Lkw-Parkständen von 312 auf 0 auch durch die Schaffung zusätzl. Parkstände reduziert werden konnte. Hierbei belegten 1244 Lkw (864 auf Rastanlagen des Bundes) 1244 Parkstände (693 auf Rastanlagen des Bundes).

Besonders hervorzuheben ist hierbei, dass immer noch durchschnittlich 32 Lkw im erheblichen Maße verkehrsgefährdend in den Zu- bzw. Abfahrtsbereich der Rastanlagen abgestellt wurden.

Nach der ERS (Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen) unterliegen Rastanlagen sogenannten Regelabständen, diese betragen 15 – 20 km, gleichzeitig ist auf Grund der erforderlichen Beschilderung der Abstand zu Anschlussstellen wichtig. Die Verteilung der Parkstände im gesamten Netz soll ebenfalls möglichst gleichmäßig erfolgen, so dass in allen Autobahnabschnitten ein erforderliches Maß an Stellflächen vorhanden ist. Hierzu ist von der Straßenbauverwaltung eine Bedarfsanalyse für Stellflächen in den einzelnen Autobahnabschnitten aufgestellt worden (siehe Anfang des Kapitels).

Die südlichen Bestandsrastanlagen Hackelberg (bei Hedemünden) und Humboldtblick (bei Hannoversch Münden) können aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht erweitert werden. Im Zuge der A 38 konnten in Fahrtrichtung A 7 aus topographischen Gründen keine geeigneten Flächen gefunden werden. Auch zwischen dem Autobahndreieck A 7 / A 38 und Hannoversch Münden war aus topographischen und naturschutzrelevanten Gründen der hier gewählte Standort der einzig mögliche.

## 2.2. Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 3b und § 3e des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bedarf es beim Neubau einer PWC -Anlage einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls, ob das Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.

In Bezug auf den beantragten Neubau der PWC-Anlage „Langer Grund“ ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, da - bei Realisierung des Vorhabens – wesentliche baubedingte Beeinträchtigungen vermieden werden und anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt eintreten werden (Inanspruchnahme geringwertiger Flächen für Natur und Landschaft). Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen der zukünftigen PWC-Anlage sind – auch im Zusammenhang mit der hohen Vorbelastung des Raumes durch die A7 – gering.

Folgende Beeinträchtigungen sind nicht vermeidbar:

- Versiegelung von Flächen mit belebtem Oberboden (ca. 1,8 ha)
- Abgrabungen und Aufschüttungen von Boden (ca. 0,6 ha)
- Inanspruchnahme von Flächen mit allgemeiner Bedeutung für Pflanzen und Tiere (ca. 0,6 ha)
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

Beeinträchtigungen archäologischer Fundstellen sind nicht zu erwarten (Auskunft Landkreis Göttingen, Untere Denkmalschutzbehörde 2011).

## 2.3. Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen sieht für zahlreiche Projekte den besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag - sogenannte "Öko-Stern-Maßnahmen" - vor. Diese sollen insbesondere bei umfangreichen Bauvorhaben mit einer Dokumentation sicherstellen, dass dem Grundsatz einer umfassenden Problembewältigung auch bei abschnittsweiser Verwirklichung des Gesamtvorhabens Genüge getan wird.

Diese Voraussetzungen sind bei dem hier beantragten Neubau der PWC-Anlage „Langer Grund“ nicht gegeben. Eine "Öko-Stern-Maßnahme" liegt nicht vor.

## 2.4. Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

### 2.4.1. Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Mit der geplanten Maßnahme wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs erreicht.

Durch den Neubau dieser Anlage sind keine Bauleitplanungen oder städtebaulichen Maßnahmen betroffen.

### 2.4.2. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die A 7 weist zwischen dem Autobahndreieck Drammetal und der Anschlussstelle Hann. Münden / Hedemünden gemäß der SVZ 2010 einen  $DTV_{2010} = 52.535$  Kfz/24h und einen  $DTV(SV)_{2005} = 10.600$  Kfz/24h auf.

Für das Jahr 2030 gibt es folgende Prognoseverkehrszahlen:

- $DTV_{2030} = 75.790$  Kfz/24 h
- $DTV(SV)_{2030} = 18.902$  LKW/24 h

Durch die große Zunahme des Lkw-Verkehrsaufkommens in der Vergangenheit und durch den prognostizierten Zuwachs, ist eine Anpassung der straßenbaulichen Infrastruktur unumgänglich.

Die Umsetzung dieser Maßnahme entlastet angrenzende PWC-Anlagen und Rasthöfe an der A7 sowie angrenzende Straßen außerhalb der Autobahn.

### 2.4.3. Verbesserung der Verkehrssicherheit

Durch den Neubau von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen wird die Verkehrssicherheit erhöht, da die Lkw-Fahrer leichter einen Stellplatz finden und nicht wild parken müssen, um die Lenkzeiten einhalten zu können.

Die geplante PWC-Anlage entspricht den Standards für Rastanlagen an Bundesautobahnen und wurde nach den ERS 2011 geplant.

## **2.5. Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

### Schutzgut Menschen

Eine Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen durch Entlastung bestehender Straßen findet nicht statt.

Die Neuschaffung von Lkw-Parkständen führt jedoch zu einer Verringerung von Lkw, die zur Suche von Parkständen die Autobahn verlassen. Daraus resultiert eine Verkehrsentlastung im untergeordneten Straßennetz.

### Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Klima, Luft und Landschaftsbild

Der Bau der geplanten PWC-Anlage „Langer Grund“ führt nicht zu einer Verringerung bestehender Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

### Schutzgüter Boden und Wasser

Durch Entsiegelungsmaßnahmen im Bereich vorhandener Parkplatz-Anlagen im Zuge der Bundesautobahn 7 (z.B. Parkplatzanlage „Hackelberg“) werden Funktionen für das Bodenleben und den Wasserhaushalt wieder hergestellt.

Im Gegenzug führt der Neubau der geplanten PWC-Anlage „Langer Grund“ wiederum zu Neuversiegelungen mit entsprechenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts.

### Kultur- und sonstige Sachgüter

Der Bau der geplanten PWC-Anlage „Langer Grund“ führt nicht zu einer Verringerung bestehender Beeinträchtigungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern.

## **2.6. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Die Anzahl der Parkstände für Lkw im Bereich der A7 zwischen Hannover und Kassel ist so gering, dass häufig keine legalen Parkstände zu finden sind. Um eine Überschreitung der Lenkzeiten zu vermeiden, wird häufig auf den bestehenden Parkplätzen ungeordnet neben bzw. auf der Fahrbahn geparkt. Insbesondere in den Abendstunden parken viele Lkw auf Beschleunigungstreifen oder Zufahrten zu den Parkplätzen, so dass das Risiko von schweren Verkehrsunfällen hier erheblich angestiegen ist.

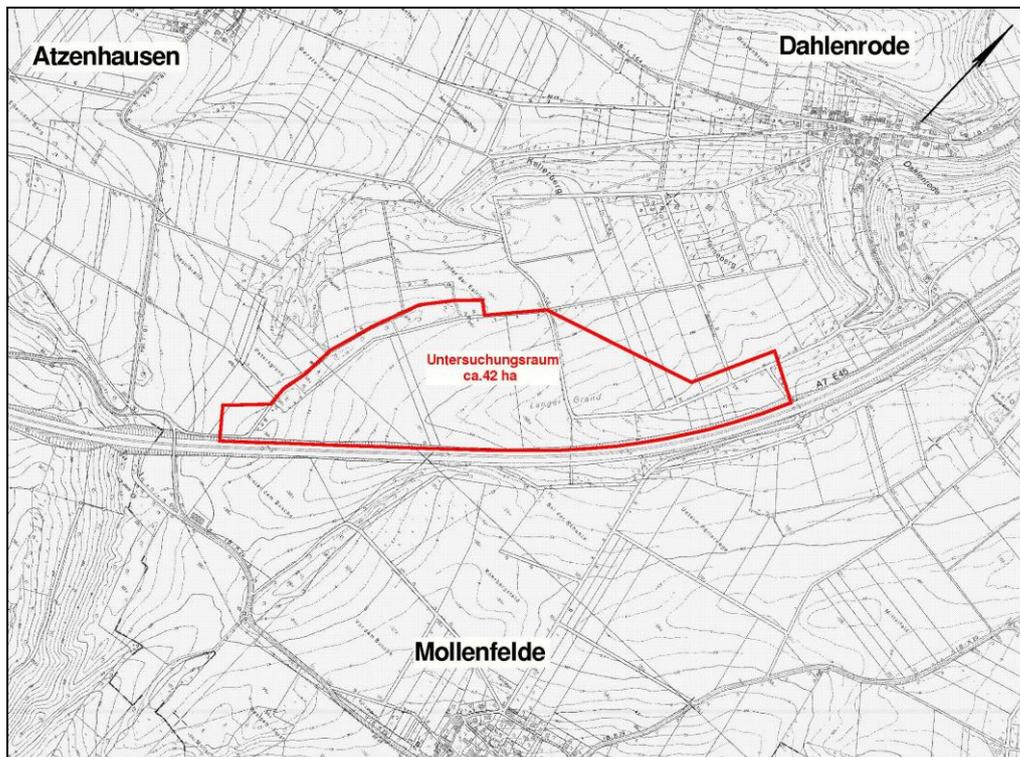
Durch den Neubau der PWC-Anlage Langer Grund werden die Missstände in diesem Bereich gemindert.

### 3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

#### 3.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Auf einer westlich an die A7 angrenzenden Fläche soll eine Parkplatz-Anlage entstehen. Die geplante Anlage liegt vollständig auf derzeit ackerbaulich genutzten Flächen. Die nächstgelegenen Ortschaften sind Atzenhausen und Dahlenrode, beide liegen etwa 1.000 m von der geplanten Anlage entfernt.

Als Untersuchungsgebiet ist die PWC-Anlage selbst mit der angrenzenden Feldflur bis hin zu einem langgestreckten Waldbereich abgegrenzt worden (siehe Abb. 1). Diese Abgrenzung ist mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Göttingen abgestimmt worden.



**Abb.1:** Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (DGK 5, unmaßstäblich, copyright LGN)

Die Landschaft im Umfeld der A7 zwischen Atzenhausen und Mollenfelde wird überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Ackerbauliche Nutzung dominiert gegenüber Grünlandnutzung. Im Nahbereich der geplanten PWC-Anlage befindet sich eine schmale, linear ausgebildete Waldfläche. Bestandsbildend sind alte Rotbuchen und Eichen.

### Entscheidungsrelevante Schutzgüter

- Pflanzen / Tiere (Verlust von Lebensräumen mit allgemeiner Bedeutung)
- Boden (Versiegelung / Überschüttung von Böden mit allgemeiner Bedeutung)
- Landschaftsbild (Beeinträchtigung von Bereichen mit allgemeiner Bedeutung)

### Gebiete mit besonderen Funktionen

- Die geplante PWC-Anlage liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet 009 "Leinbergland" des Landkreises Göttingen und vollständig innerhalb der Grenzen des Naturparks Münden.  
Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgebiete des Naturschutzes ausgewiesen.
- Gebiete zur Trinkwassergewinnung sind nicht ausgewiesen.
- Bereiche für intensive oder besondere Erholungsnutzung sind nicht gekennzeichnet.
- Altablagerungen im Umfeld der geplanten Anlage sind derzeit nicht bekannt.
- In dem abgegrenzten Untersuchungsgebiet befinden sich keine Bodendenkmale und archäologischen Fundstellen.

### Planerische Zielvorgaben

- Im RRoP LK Göttingen für das Jahr 2000 ist westlich der geplanten PWC-Anlage – in einer Entfernung von ca. 1.000 m – ein Gebiet zur Trinkwassergewinnung ausgewiesen. Nach den Angaben des RRoP 2010 (Entwurf) wird dieses Gebiet aufgehoben (LK GÖTTINGEN, AMT FÜR KREISENTWICKLUNG UND BAUEN 2012).
- Das gesamte Untersuchungsgebiet und die angrenzenden Feldfluren sind als Vorsorgegebiet für die landschaftsbezogene Erholung ausgewiesen (z.B. Spazierengehen, Radfahren; LANDKREIS GÖTTINGEN 2000/2010).
- Der gesamte Landschaftsraum liegt vollständig innerhalb der Grenzen des Naturparks Münden (LANDKREIS GÖTTINGEN 2000/2010). Nach den allgemeinen Zielen des § 27 BNatSchG sind Naturparke einheitlich zu entwickelnde und zu pflegende Gebiete, die u.a. nach den Erfordernissen der Raumordnung für Erholung vorgesehen sind.

### 3.2. Beschreibung der untersuchten Varianten

#### - Nullvariante:

Vom Autobahndreieck Salzgitter bis an die niedersächsisch-hessische Landesgrenze bestanden 2008 rund 1039 LKW-Parkstände. Ausgelastet waren diese Parkflächen nach entsprechenden Zählungen mit etwa 1.350 Lastkraftwagen. Die deutliche Überbelegung bedingt erhebliche Sicherheitsdefizite bis in den Rampenbereich der Zu- und Ausfahrten zur A 7.

Der stetig wachsende Güterverkehr spiegelt sich im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik wider und deckt sich mit dem vom Bund geschnürten Investitionspaket von rund 260 Millionen Euro.

Die Prognose des Bundes kommt für das Jahr 2025 zu dem Ergebnis:

Jahr	LKW-Parkstände
2008	1039 vorhandene Parkstände
2025	1586 vorhandene und geplante Parkstände
2025	1570 Prognoseermittlung

Die Differenz in den Zahlen für 2008 ergibt sich aus einer geänderten Betrachtung der nutzbaren Parkmöglichkeiten auf Autohöfen. Die Fortschreibung des DTV führt zu einer Änderung bei der Prognoseermittlung. Die geringfügige Bedarfsüberschreitung gegenüber der Prognoseermittlung (rund ein Prozent) ist hinnehmbar, da die Prognoseermittlung auf einem bundeseinheitlichen Schätzverfahren mit entsprechenden Ungenauigkeiten basiert. Zudem steigt nach bundesweiten Erkenntnissen die Anzahl abgestellter Lkw stärker als der DTV-SV.

#### - Erweiterung der Anlage Hackelberg bei km 285,2:

Das Land Niedersachsen hat im Zuge des Ausbauprogramms zur Verbesserung der Parkflächenangebote an Rastanlagen, das Erweiterungspotential der Anlage Hackelberg geprüft. In einer ersten Untersuchung wurden 4 Varianten erarbeitet:

Die **Variante 1** war eine kostengünstige Minimallösung mit geringer Zunahme der LKW Parkplätze.

Bei der **Variante 2** waren neue LKW-Parkplätze in Schrägaufstellung vorgesehen, mit größeren Eingriffen in die angrenzenden Böschungen und den Wald.

**Variante 3** war bzgl. des Umbauumfangs die Maximalvariante und verursachte damit den größten Eingriff in den angrenzenden Waldbestand.

**Variante 4** war ein Kompromiss aus Flächenversiegelung und Eingriff in die Natur.

Bei der Planung der Anlage wurden im Rahmen der Landschaftsanalyse hinsichtlich Flora und Fauna naturschutzfachliche Probleme festgestellt, so dass der Ausbau an dieser Stelle nicht möglich war.

### 3.3. Variantenvergleich

Bei der Standortsuche für die neue Rastanlage war zu berücksichtigen, dass die vorhandenen, südlich gelegenen Rastanlagen Hackelberg und Humboldtblick aus naturschutzfachlichen Gründen nicht erweitert werden können (siehe Unterlage 19.1.1, Kap. 3). Die PWC-Anlage Hackelberg soll nach Fertigstellung der hier geplanten Anlage aufgehoben und teilweise renaturiert werden.

Daher wurde in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem zentralen Geschäftsbereich (zGB) der NLStBV ein Ersatzstandort gesucht. Hierbei waren u.a. die folgenden Randbedingungen zu berücksichtigen:

Abstand von ca. 10 km zur T+R-Anlage Göttingen im Norden

- Abstand von ca. 13 km zur PWC-Anlage Humboldtblick im Süden
- Keine Erweiterungsmöglichkeit der PWC-Anlage Humboldtblick
- Ausschl. Nutzung als Übergabeabschnitt für Schwertransporte mit Renaturierung der PKW- und LKW-Flächen auf der PWC-Anlage Hackelberg
- Die Lage des AD Drammetal (Mindestabstände wg. Beschilderung)
- Regelabstände der Rastanlagen untereinander von 15-20 km
- Vorhandene Brückenbauwerke
- Lage der Ortschaften und eines Campingplatzes
- Parallel verlaufende Straßen, u.a. die L 3468
- Insbesondere Umweltbelange



## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1. Ausbaustandard

Die geplante PWC-Anlage entspricht den Standards für Rastanlagen an Bundesautobahnen und wurde nach den ERS 2011 sowie den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) geplant.

Durch die klare Struktur der PWC-Anlage und die vollständige Berücksichtigung der Richtlinien werden Falschfahrten weitestgehend ausgeschlossen und es wird eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet.

### 4.2. Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Eine Änderung an der Straßennetzgestaltung ist nicht vorgesehen.

### 4.3. Linienführung

Als Zwangspunkt wurde bei der Trassierung das Brückenbauwerk der Kreisstraße 29 beachtet.

Die vorgegebenen Trassierungsparameter der ERS werden in allen Bereichen der Rastanlage eingehalten, so dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Die Querneigungen der Lkw-Parkstände betragen durchgängig 3 %. Damit wird sichergestellt, dass bei den Trenninseln keine entwässerungsschwachen Zonen auftreten.

Die Längen der Zu- und Ausfahrt wurden gemäß ERS in einer Länge von über 70 m trassiert.

### 4.4. Querschnittsgestaltung

Im Wesentlichen wird folgender Straßenquerschnitt vorgesehen:

Parkbereich Schwerlastverkehr	5,00 m (inklusive befestigter Randbereich)
Lkw-Fahrgasse:	6,50 m
Lkw-Parkstände (50 gon):	18,00 m
Lkw- und PKW-Fahrgasse:	6,50 m
Erholungsbereich und Parkstände	20,00 m
Pkw-Fahrgasse	4,50 m
Bankett	1,50 m
Querschnittsbreite:	62,00 m

Im Bereich des Ausfädelungstreifens (Zufahrt zur Rastanlage) wird das Bankett gemäß den RAA auf 2,50 m verbreitert. Im Bereich des Einfädelungstreifens ist keine Schutzplanke vorhanden, so dass für einen Nothalt das Bankett auf 1,50 m verbreitert wird. Die zur Verfügung stehende Breite entspricht damit den Vorgaben der RAA, wobei ein Sicherheitsabstand von 0,5 m zu der in der RAA vorgesehenen Schutzplanke eingerechnet ist.

**Fahrbahnbefestigungen:**

Gemäß RStO 2012 werden die Parkflächen und Fahrgassen für Lkw- und Busverkehr in Belastungsklasse 10 und die für Pkw-Verkehr in Belastungsklasse 1,8 ausgeführt. Dabei werden die Parkflächen der Lkw in Beton, die Parkflächen der Pkw in Pflaster und die Fahrgassen in Asphalt ausgeführt. Dies ergibt für den Neubau dieser PWC-Anlage folgende Aufbauten (Ermittlung des frostsicheren Oberbaus: s. Baugrund- und Altlastenuntersuchung):

**Oberbau der Parkfläche für Lkw:**

Gem. RStO 12, z.B. Tafel 2, Zeile 1.1, Belastungsklasse 10

25 cm Betondecke

15 cm hydraulisch gebundene Tragschicht

35 cm Frostschutzschicht

---

**75 cm Gesamtaufbau****Oberbau der Fahrgassen für Lkw:**

Analog RStO 12, z.B. Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 10

12 cm Asphaltdecke

14 cm Asphalttragschicht

49 cm Frostschutzschicht

---

**75 cm Gesamtaufbau****Oberbau der Parkfläche für Pkw:**

Gem. RStO 12, z.B. Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 1,8

10 cm Pflasterdecke

4 cm Bettung

25 cm Schottertragschicht

36 cm Frostschutzschicht

---

**75 cm Gesamtaufbau**

**Oberbau der Fahrgassen für Pkw:**

Gem. RStO 12, z.B. Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 1,8

4 cm Asphaltdecke

16 cm Asphalttragschicht

55 cm Frostschutzschicht

---

**75 cm Gesamtaufbau**

**Oberbau der Gehwege:**

Gem. RStO 12, z.B. Tafel 6, Zeile 2

8 cm Pflasterdecke

4 cm Bettung

18 cm Frostschutzschicht

---

**30 cm Gesamtaufbau**

**4.5. Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

- entfällt –

**4.6. Besondere Anlagen**

- entfällt –

**4.7. Ingenieurbauwerke**

Innerhalb der PWC-Anlage wird ein neues Sanitärgebäude errichtet. Das Gebäude selbst und die Ver- und Entsorgung des Gebäudes sind nicht Bestandteil dieser Planung. Es wurde eine Fläche von 15 x 25 m freigehalten. Es ist ein Gebäude (Typ Linear 1/4/1) mit dezentraler Entsorgung vorgesehen.

**4.8. Lärmschutzanlagen**

Zwischen der A 7 und der PWC-Anlage wird zum Schutz der Lkw-Fahrer eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand geplant.

Die nächste Ortschaft (Dahlenrode, Haussiedlung Am Steinackerweg) ist ca. 650 m von der PWC-Anlage entfernt, so dass es gemäß der Berechnung zu keiner Beeinträchtigung durch Lärm von der PWC-Anlage kommt. Details und Berechnungen sind der Unterlage 17, schalltechnische Untersuchung, zu entnehmen.

#### **4.9. Öffentliche Verkehrsanlagen**

- entfällt –

#### **4.10. Leitungen**

Im Bestand befinden sich keine Leitungen im Bereich der geplanten PWC-Anlage.

Die Ver- und Entsorgungsunternehmen planen die Strom- und Trinkwasserversorgung sowie die Abwasserentsorgung. Dies ist nicht Bestandteil dieser Baumaßnahme.

#### **4.11. Baugrund / Erdarbeiten**

In der Baufläche steht unter dem 20-30 cm dicken Oberboden zunächst bis in eine Tiefe von 0,70 – 2,90 m steifer bzw. steifer bis halbfester Lösslehm aus schwach feinsandigem bis feinsandigem, tonigem Schluff an.

Der Lösslehm ist bis zur Endteufe von verwittertem Kalkstein unterlagert. Kornanalytisch besteht der verwitterte Kalkstein aus schwach sandigem bis sandigem, schwach schluffigem bis schluffigem, schwach steinigem Kies. Zur Tiefe nimmt die Verwitterung des Kalksteins ab und es ist somit mit Bodenklasse 6-7 bzw. 7 zu rechnen.

Im verwitterten Kalkstein können erfahrungsgemäß Gerölle und Steine enthalten sein.

Während der Bohrarbeiten wurde kein Wasser festgestellt. In regenreichen Jahreszeiten ist mit der Bildung von Stau- und Sickerwasser im schwach durchlässigen Lösslehm sowie im verwitterten Kalkstein zu rechnen. Das Wasser kann temporär bis GOF anstauen.

Die Dicke des frostsicheren Straßenaufbaus beträgt gemäß Baugrundgutachten mindestens 75 cm.

Da im Einschnittsbereich im Planum vorwiegend Lösslehm ansteht, kann die Mindesttragfähigkeit im Planum ohne Planumsverbesserung nicht erreicht werden. Die Planumsverbesserung kann entweder durch einen Bodenaustausch mit einer Schichtdicke von mindestens 40 cm hergestellt werden oder durch Zugabe von hydraulischen Bindemitteln in einer Schichtdicke von ca. 30 cm verfestigt werden.

Im Auftragsbereich kann der anfallende Aushubboden aus dem Einschnittsbereich wieder eingebaut werden. Zur Verbesserung der Verdichtbarkeit und zur Erhöhung der Tragfähigkeit muss der Lösslehm hier ebenfalls durch hydraulische Bindemittel wie o.b. stabilisiert werden. Der Einbau muss lagenweise in einer max. Dicke von 30 cm erfolgen.

Details können der Baugrund- und Altlastenuntersuchung entnommen werden.

#### **4.12. Entwässerung**

Das Oberflächenwasser der Fahrgassen und Parkflächen wird über Straßenabläufe und zugehörige Anschlussleitungen den neu zu erstellenden Regenwasserkanälen zugeleitet. Anschließend wird das gesammelte Wasser in einem kombinierten Regenklär- und Regenrückhaltebecken gereinigt und gedrosselt dem vorhandenen Graben zugeführt.

Weitere Details und Berechnungen sind der Unterlage 18, wassertechnische Untersuchung, zu entnehmen.

#### **4.13. Straßenausstattung**

Die Erholungsplätze werden mit Tischen, Bänken und Abfallbehältern ausgestattet. Es wird eine Beleuchtung der PWC-Anlage vorgesehen (nicht Bestandteil dieser Planung).

Die Schutzeinrichtungen, Beschilderung und Straßenmarkierung werden gemäß den gültigen Richtlinien ausgeführt.

Die Beschilderung im Zuge der A 7 ist bezüglich der neuen Lage der PWC-Anlage zu erstellen.

## 5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

### 5.1. Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

#### 5.1.1. Bestand

Nächstgelegene Ortschaften sind Atzenhausen und Dahlenrode - beide liegen etwa 1.000 m von der geplanten Anlage entfernt. Die Haussiedlung „Am Steinackerweg“ befindet sich ca. 650 m nordöstlich der geplanten Anlage.

Östlich von Dahlenrode (zwischen der Ortschaft und der A 7) liegt der Zeltlagerplatz „Stolle“ des Kreissportbundes Göttingen.

Bereiche für intensive oder besondere Erholungsnutzung sind nicht gekennzeichnet.

#### 5.1.2. Umweltauswirkungen

Durch den Neubau der geplanten PWC-Anlage wird es keine Beeinträchtigungen der Wohnfunktion in den nächstgelegenen Ortschaften Atzenhausen und Dahlenrode sowie der Haussiedlung „Am Steinackerweg“ geben.

Mögliche Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion werden im Zusammenhang mit dem Schutzgut Landschaftsbild / Landschaftsbezogene Erholung beurteilt.

### 5.2. Naturhaushalt

#### 5.2.1. Bestand

##### Pflanzen und Tiere

Am südwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich der Rest eines mesophilen Kalkbuchenwaldes. Ansonsten kommen Gehölze auf den Böschungen der A7 sowie wenige Hecken und einzelne Obstbäume entlang der Wirtschaftswege vor. Fast die gesamte Fläche des Untersuchungsgebiets wird jedoch von großen Ackerflächen eingenommen. Auffällig ist die Größe der Bewirtschaftungseinheiten, die insbesondere im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets bis zu 2 ha beträgt.

Besondere Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen hat nur der Buchen-Waldstreifen am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Darüber hinaus sind am Rand einiger Ackerflächen Ackerwildkrautfluren mit Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten ausgebildet.

Die überwiegende Zahl der im Gebiet nachgewiesenen Vogelarten kommt in den Gehölzbeständen am Westrand des Untersuchungsgebietes vor. In den Böschungsgöh-

zen der A7 wurden nur einige wenige, relativ störungsunempfindliche Arten festgestellt: Amsel, Buchfink, Mönchsgrasmücke, Zaunkönig.

Der Großteil der von den Planungen zur PWC-Anlage direkt betroffenen Flächen (Ackerflächen, Böschungsbereiche der A7) ist als Lebensraum von Zauneidechse und Schlingnatter vollständig ungeeignet. Eine Beeinträchtigung dort potenziell vorkommender Tiere ist auszuschließen.

Vorkommen von Feldhamstern auf den direkt betroffenen Flächen sind wegen der ungünstigen Boden- und Grundwasserverhältnisse ebenfalls ausgeschlossen.

Für die kartierten Vogelarten („europäische Vogelarten“) gelten die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG.

Die gering mit Gehölzen bestandenen Böschungen am südwestlichen Bauende sind Teillebensraum mit geringer Bedeutung von Waldeidechsen.

Vorbelastungen bestehen durch die nahegelegene A7.

#### Boden, Wasser, Klima und Luft

Ausgangsmaterial der Bodenbildung ist hier der oberflächennah anstehende Muschelkalk. Die Bodenentwicklung führte zur homogenen Ausbildung von Rendzinen. Die Böden werden heute überwiegend ackerbaulich genutzt. Ihnen wird eine geringe natürliche Ertragsfähigkeit zugeordnet.

Die Grundwasserneubildungsrate liegt zwischen 251 und 300 mm/a. Das Grundwasser fließt im Festgestein in östliche Richtung zur Leine. Natürliche Oberflächengewässer kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Der Landschaftsraum östlich von Atzenhausen liegt auf Geländehöhen zwischen 310 und 280 m üNN. Im großklimatischen Zusammenhang liegt der Landkreis Göttingen im Übergangsbereich zwischen maritimem und kontinentalem Klima.

### **5.2.2. Umweltauswirkungen**

#### Pflanzen und Tiere

baubedingte Beeinträchtigungen – werden durch Vermeidungsmaßnahmen vermieden

- vorübergehende mögliche Gefährdung europarechtlich geschützter Vögel durch Rodungsarbeiten und durch Baustellenfreimachung / Abschieben von belebtem Oberboden sowie mögliche Gefährdung von Gehölzbeständen  
Konflikt-Nummer **K 5.1**
- vorübergehende mögliche Gefährdung besonders geschützter Waldeidechsen durch Rodungsarbeiten und durch Baustellenfreimachung am Bauende  
Konflikt-Nummer **K 5.2**
- vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für den Baubetrieb (Arbeitsstreifen)  
Konflikt-Nummer **K 6**                      530 m<sup>2</sup>

## anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Verlust von Gehölzen auf der Böschung der A 7 mit allgemeiner Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere (Wertstufe III)  
Konflikt-Nummer **K 1** 5.004 m<sup>2</sup> (HPS)
- Verlust halbruderaler Gras- und Staudenfluren mittlerer Standorte auf Flächen, die direkt an die Böschung der A 7 angrenzen (Wertstufe III)  
Konflikt-Nummer **K 2** 1.222 m<sup>2</sup> (UHM)
- Verlust von Biotopen mit allgemeiner Lebensraumbedeutung für Vögel  
Konflikt-Nummer **K 3** 5.004 m<sup>2</sup> (Lebensraumverlust)

## betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- mögliche Beunruhigung angrenzender Lebensräume mit mittlerer Lebensraumbedeutung für feld- und offenlandbewohnende Vögel (hier: Feldlerche)  
Konflikt-Nummer **K 4**

Boden, Wasser, Klima und Luft

baubedingte Beeinträchtigungen – werden durch Vermeidungsmaßnahmen vermieden

- Für die Dauer des Baubetriebes werden Flächen für Arbeitsstreifen ihrer derzeitigen Nutzung entzogen. Die Bodenfunktionen werden vorübergehend beeinträchtigt (Verdichtungen).  
Konflikt-Nummer **KA3** 530 m<sup>2</sup>

## anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Durch den Bau der PWC-Anlage werden Böden mit allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt versiegelt und damit vollständig dem Naturhaushalt entzogen.  
Konflikt-Nummer **KAV** 18.632 m<sup>2</sup>
- Durch den Bau der PWC-Anlage wird belebter Oberboden mit allgemeiner Bedeutung für den Naturhaushalt ab- und aufgetragen und damit in seiner Lagerung (Lagerungsart, Lagerungsdichte und Schichtmächtigkeit) verändert.  
Konflikt-Nummer **KA1** 6.516 m<sup>2</sup>  
Konflikt-Nummer **KA2** 484 m<sup>2</sup>

## betriebsbedingte Beeinträchtigungen

keine

**5.3. Landschaftsbild****5.3.1. Bestand**

Bestimmende Elemente im Untersuchungsgebiet sind die Ackerflächen, der Waldstreifen sowie die Bundesautobahn 7. Während dem Waldbestand eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild zuzuordnen ist, wird die Bedeutung der Ackerflächen als "gering" eingestuft. Die geplante Anlage ist von den Wirtschaftswegen der westlichen und nördlichen Feldmark aus voll einsehbar. Nach Osten und Süden schirmt die A7 weiterreichende Blickbeziehungen ab.

Die Feldflur wird von den Bewohnern (z.B. von Dahlenrode und von Atzenhausen) für die Feierabenderholung genutzt. Insbesondere das am nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebiets liegende Wegenetz und der Weg am Rand des Waldbereiches werden frequentiert.

Vorbelastungen bestehen durch die nahegelegene A7.

### **5.3.2. Umweltauswirkungen**

baubedingte Beeinträchtigungen

keine

anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der für die Feierabenderholung genutzten Feldflur durch das technisch wirkende Bauwerk der geplanten PWC-Anlage und Fahrbewegungen  
Optisch wirksam wird somit insbesondere der nordöstliche, in Dammlage liegende Bereich.  
Konflikt-Nummer **K 7**

## **5.4. Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

### **5.4.1. Bestand**

In dem abgegrenzten Untersuchungsgebiet befinden sich keine Bodendenkmale und archäologischen Fundstellen (Landkreis Göttingen - Untere Denkmalschutzbehörde 2011).

### **5.4.2. Umweltauswirkungen**

Der Bau der geplanten PWC-Anlage „Langer Grund“ führt nicht zu Beeinträchtigungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern. Dennoch sind die Belange der Denkmalpflege zu berücksichtigen (Benachrichtigung vor Baubeginn).

Eine Inanspruchnahme von Flächen mit Bedeutung für die Rohstoffgewinnung findet ebenfalls nicht statt.

## **5.5. Artenschutz**

### **5.5.1. Bestand**

Im Wirkraum der Maßnahme kommen artenschutzrechtlich relevante Vogelarten vor. Als gefährdete Arten mit Brutvorkommen sind Feldlerche (Beeinträchtigungen möglich) und Neuntöter (keine Beeinträchtigungen möglich) zu nennen. Ansonsten kommen nur ungefährdete und weit verbreitete Vogelarten als Brutvogel vor. Weitere Arten nutzen als Nahrungsgäste das Gebiet.

### 5.5.2. Auswirkungen und Maßnahmen

#### Konflikt-Nummer K3

Verlust von Biotopen mit allgemeiner Bedeutung als Lebensraum für Vögel (Laubgehölze auf den Böschungen der A 7; keine streng geschützten oder im Bestand gefährdeten Arten).

Die verlorengehenden Biotope werden mit direktem Raumbezug zur Eingriffsfläche an Ort und Stelle in gleicher Größenordnung wiederhergestellt. Dazu zählen die Pflanzung von Gehölzen auf den Böschungen der geplanten PWC-Anlage (Maßnahme 9A) und die Pflanzung von Gehölzen auf vorgelagerten Flächen (Maßnahme 8A<sub>CEF</sub>).

#### Konflikt-Nummer K4

In einiger Entfernung zur geplanten PWC-Anlage liegen Brutreviere der Feldlerche:

1. nördlich der geplanten PWC-Anlage: ca. 350 m entfernt
2. südwestlich der geplanten PWC-Anlage: ca. 200 m entfernt

Die geplante PWC-Anlage wird in ihrem nördlichen Teil in Dammlage liegen (maximal 4,00 m), während sich der südliche Teil in Einschnittlage (maximal 3,60 m) befinden wird. Die Einschnittlage und vorhandene Hecken schirmen das südwestlich gelegene Brutgebiet der Feldlerche vollständig ab, so dass hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Das nordwestlich liegende Brutrevier könnte jedoch durch Beunruhigungseffekte (Fahrbewegungen, Licht) randlich beeinträchtigt werden.

Diese Beeinträchtigungen werden durch den Einsatz von Natriumdampf-Hochdrucklampen (gelber Spektralbereich) auf der Anlage reduziert.

Weitere optische Beeinträchtigungen werden durch die Pflanzung einer dichten Hecke (Höhe ca. 6 m) abgeschirmt (Maßnahme-Nummer 8A<sub>CEF</sub>).

#### Konflikt-Nummer K5.1

Durch die Rodung von Gehölzen auf den Böschungen der A 7 gehen Lebensräume von Vögeln verloren (keine streng geschützten oder gefährdeten Arten). In Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Rodungsarbeiten ist es möglich, dass einzelne Tiere oder auch ihre Brut getötet werden.

Für die Herrichtung des Baufeldes im Bereich der geplanten PWC-Anlage muss zunächst der belebte Oberboden abgeschoben werden. Obwohl im Zuge der Kartierarbeiten nicht bestätigt, ist denkbar, dass auf diesen Flächen Vögel der offenen Feldflur brüten könnten. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt der Bodenarbeiten wäre es damit möglich, dass einzelne Tiere oder auch ihre Brut getötet werden.

Zum Schutz der Vögel werden alle Rodungsarbeiten ausschließlich vom 01. Oktober bis 28./29. Februar eines Jahres und die Bodenarbeiten auf den Ackerflächen nur vom 01.

September bis 28./29. Februar eines Jahres durchgeführt (Maßnahmen-Nummer 3.1V<sub>CEF</sub>).

Unter Einhaltung und Berücksichtigung der vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung und die vorgesehenen Ausgleichs- und funktionserhaltenden Maßnahmen kann das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 (1) BNatSchG vollständig vermieden werden.

#### **5.6. Natura 2000-Gebiete**

Im Untersuchungsgebiet befindet sich kein Natura-2000-Gebiet. Das nächstgelegene ist das Gebiet Nr. 4524-303 "Kreideberg bei Ellerode" (0,3 km entfernt). Für dieses FFH-Gebiet ist eine FFH-Vorprüfung erarbeitet worden. Ergebnis:

Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets DE 4524-303 „Kreideberg bei Ellerode“ sind auszuschließen. Die Verträglichkeit des geplanten Neubaus der Anlage mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Kreideberg bei Ellerode“ ist gegeben. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

Beeinträchtigungen der weiter entfernt liegenden Gebiete sind aus den oben aufgeführten Gründen ebenfalls nicht zu erwarten.

Einer Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der Verträglichkeit mit Natura 2000 steht daher nichts entgegen.

#### **5.7. Weitere Schutzgebiete**

Das geplante Bauvorhaben liegt im Landschaftsschutzgebiet 009 „Leinebergland“.

Andere gemäß BNatSchG geschützte Gebiete (Naturschutzgebiete, Nationalparke, Biosphärenreservate, Naturdenkmäler, Geschützte Landschaftsbestandteile, Gesetzlich geschützte Biotope) sind nicht betroffen.

Der dem Lebensraumtyp 9130 der FFH-Richtlinie (Anhang I) zuzuordnende, mesophile Kalkbuchenwald am nordwestlichen Rand des UG wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt.

## 6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen

### 6.1. Lärmschutzmaßnahmen

Zwischen der A 7 und der PWC-Anlage wird zum Schutz der Lkw-Fahrer eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand geplant.

Die nächste Ortschaft (Dahlenrode, Haussiedlung Am Steinackerweg) ist ca. 650 m von der PWC-Anlage entfernt, so dass es gemäß der Berechnung zu keiner Beeinträchtigung durch Lärm von der PWC-Anlage kommt.

Details und Berechnungen sind der Unterlage 17, schalltechnische Untersuchung, zu entnehmen.

### 6.2. Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Mit dem Projekt **HErmElin** (**H**otspot-**E**rmittlung und **E**missionsdatenbankerstellung lagebezogen in **N**iedersachsen) sollen anhand einer systematischen Suche die Belastungsschwerpunkte, an denen Überschreitungen bzgl. der Luftqualitätsgrenzwerte nach der 39. BImSchV wahrscheinlich sind, niedersachsenweit ermittelt werden. Das Projekt wird im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim über einen Bearbeitungszeitraum von voraussichtlich drei Jahren durchgeführt.

Gegenwärtig existieren keine Luftreinhaltepläne für den geplanten Bereich. Das staatliche Gewerbeaufsichtsamt betreibt generell in Niedersachsen keine Messstationen an unbebauten, außerorts gelegenen Autobahnabschnitten.

Unter Berücksichtigung der Messstationen im ländlichen Bereich

- Solling Süd
- Witzenhausen

kann aber die Hintergrundbelastung im Zuge der Baumaßnahme auf etwa 13-15 µg/m<sup>3</sup> für PM<sub>10</sub> und 8-10 µg/m<sup>3</sup> für NO<sub>2</sub> abgeschätzt werden.

Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung ist festzustellen, dass durch den Ausbau der Anlage nicht mit einer Verschlechterung der derzeitigen Situation in dem nächstgelegenen Wohngebiet zu rechnen ist. Die Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) geht davon aus, dass sich bei einem Abstand von mehr als 200 m vom Schadstoff-

femittenten die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der unbewirtschafteten Rastanlage nicht erhöhen wird. Das Irrelevanzkriterium der TA Luft kommt hier zum Tragen, da sich der Ortsteil Atzenhausen, Mollenfelde und Dahlenrode in einer Entfernung von über 500 m zur Rastanlage befinden und deshalb eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation nicht zu befürchten ist.

### **6.3. Maßnahmen zum Gewässerschutz**

Die PWC-Anlage befindet sich nicht in einer Wasserschutzzone. Besonder Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

### **6.4. Landschaftspflegerische Maßnahmen**

#### **Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen**

Der § 13 BNatSchG gibt vor, dass die Pflicht zur Vermeidung möglicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft grundsätzlich Vorrang vor der Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat.

Im Rahmen der vorliegenden Planung konzentrieren sich die straßenbautechnischen Vermeidungsmaßnahmen in erster Linie auf

#### **1. die Lage der geplanten PWC-Anlage**

Für den Bau der Anlage werden fast ausschließlich Ackerflächen mit geringer Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere in Anspruch genommen. Lediglich die Überbauung der Gehölze auf den Böschungen der A 7 stellt eine Inanspruchnahme von Flächen mit mittlerer Lebensraumbedeutung für Pflanzen und Tiere dar.

#### **2. eine Flächen schonende Trassierung**

Durch die Optimierung der Radien von Zu- und Abfahrten, durch die Minimierung von Abstandsflächen und durch die schräge Anordnung der Parkstände konnte die Flächeninanspruchnahme weitergehend reduziert werden.

#### **3. die Ordnung des Entwässerungssystems**

Die kontrollierte Entwässerung über Mulden und Gräben sowie die Anlage eines Regenrückhaltebeckens mit Flüssigkeitsabscheidern vermeidet den möglichen Eintrag von belastetem Oberflächenwasser in die Vorfluter.

#### **4. die Dimensionierung der Arbeitsstreifen und der Baustelleneinrichtungsflächen, die Wahl der Zuwegung zur Baustelle**

Die Dimensionierung der Arbeitsstreifen wurde auf das notwendige Maß reduziert: 1 m zusätzlich zur dauerhaften Grunderwerbsgrenze wird für den Baubetrieb benö-

tigt. Zusätzliche Flächen für die Baustelleneinrichtung werden nicht erforderlich. Die Zuwegung zu der Baustelle erfolgt über das vorhandene Straßen- und Wegenetz.

5. die Verwendung von Natriumdampf-Hochdrucklampen auf der geplanten Erweiterungsfläche

Die Natriumdampf-Hochdrucklampen haben ein eingeschränktes Farbspektrum, welches die Anziehungskraft auf Insekten erheblich reduziert. Damit reduziert sich u.a. das Kollisionsrisiko.

**Landschaftspflegerische Vermeidungsmaßnahmen**

- Schutz von Vegetationsbeständen durch Aufstellen von Schutzzäunen; Maßnahme-Nr. **1V**
- Schutz des Oberbodens durch Abschieben und Zwischenlagern vor Beginn der Bauarbeiten, sowie Andecken nach Abschluss der Arbeiten. Maßnahme-Nr. **2V**
- Alle Rodungsarbeiten werden ausschließlich in der folgenden Zeit durchgeführt: vom 01. Oktober bis 28./29. Februar eines Jahres.  
Die Bodenarbeiten auf den Ackerflächen (Abschieben des belebten Oberbodens) werden nur in der folgenden Zeit durchgeführt: vom 01. September bis 28./29. Februar eines Jahres  
Maßnahme-Nr. **3.1V<sub>CEF</sub>**
- Lebensraum Waldeidechse (südwestliches Bauende):  
Rodung der Gehölze ausschließlich im Zeitraum vom 01.11.-28./29.02. eines Jahres. Anschließende Mahd der Saumstreifen und Abschieben des Oberbodens vom 01.03.-31.03. eines Jahres.  
Freihalten des Baufeldes von Vegetationsbewuchs bis zum Bauanfang  
Maßnahme-Nr. **3.2V**
- Der vorgesehene Zaun um das Regenrückhaltebecken wird vorsorglich mit einem Amphibienschutzelement versehen. Um ein Überklettern des Elementes zu verhindern, ist es in seinem oberen Bereich abgekröpft.  
Maßnahme-Nr. **4V**

**Gestaltungsmaßnahmen**

Zur Gestaltung werden Grünflächen angesät und mit Gehölzen bepflanzt.

Maßnahmen-Nummern 5G und 6G.

**Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Um die erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sowie die Auswirkungen auf Tiere vollständig zu kompensieren, sind folgende landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen:

- Entsiegelung vollständig befestigter Flächen im Bereich bestehender Parkplatzanlagen; Maßnahmen-Nrn. **7A**
- Pflanzung einer dichten Hecke am nordwestlichen Rand der geplanten PWC-Anlage; Maßnahme-Nr. **8A<sub>CEF</sub>**

- Pflanzung von Sträuchern und Bäumen 2. Ordnung auf den Böschungen der geplanten PWC-Anlage; Maßnahme-Nr. **9A**
- Entwicklung ruderaler Gras- und Staudenfluren auf Flächen der PWC-Anlage; Maßnahme-Nr. **10A**
- Entwicklung von extensiv genutztem Grünland; Maßnahme-Nrn. **11A, 12A, 13E**

#### **6.5. Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete**

Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete sind nicht erforderlich, da keine bebauten Gebiete betroffen sind.

## **7. Erläuterung zur Kostenberechnung**

Kostenträger ist die Bundesrepublik Deutschland. Eine Beteiligung Dritter ist nicht vorgesehen.

## **8. Verfahren zur Erlangung der Baurechte**

Als Verfahren zur Erlangung des Baurechts ist gemäß § 17 FStrG ein förmliches Planfeststellungsverfahren vorgesehen.

## **9. Durchführung der Baumaßnahme**

Die Baumaßnahme wird in einem Bauabschnitt erstellt.

Aufgrund des Neubaus der Ein- und Ausfädelungsspur muss die Verkehrsführung auf der A 7 für einen kurzen Zeitraum entsprechend angepasst werden.

Mit dem Umbau der PWC-Anlage soll voraussichtlich im Herbst 2020 begonnen werden.

Bearbeitet: Mai 2017

INROS LACKNER SE  
i.V. Steffen Meyer

PlanA-Sievert  
Astrid Sievert