



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

- 3328H.31027-04/05-B3-OU Celle (Südteil) -

Planfeststellungsbeschluss

Verlegung der B 3 – Ortsumgehung Celle (Südteil) – von südöstlich Celle (B 214) bis südlich Celle (B 3) von Bau-km 20 + 150 bis Bau-km 23 + 340 in den Gemarkungen Westercelle , Altencelle und Celle mit trassenfernen Ersatzmaßnahmen in den Gemarkungen Bockelskamp, Nienhagen, Hustedt und Scheuen

vom 26.03.2007

Inhaltsverzeichnis

1. Feststellung des Planes
2. Auflagen
3. Genehmigungen / Erlaubnisse
4. Vereinbarungen
5. Nachrichtliche Hinweise
6. Begründung
7. Verfahrensablauf
8. Naturschutz
 - 8.1 Natur und Landschaft
 - 8.2 FFH-Verträglichkeit
 - 8.3 Artenschutz
 - 8.4 Biotopschutz
 - 8.5 Umweltverträglichkeitsprüfung
9. Verkehr, Verkehrszahlen, Verkehrsuntersuchung
10. Varianten (Auswahl und Bewertung)
11. Entscheidungen über Einwendungen
12. Begründung der Zurückweisung der Einwendungen
 - 12.1-12.60 Einwender
13. Hinweis
14. Rechtsbehelfsbelehrung

Anlage: Abkürzungsverzeichnis

1. Planfeststellung

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.02.2003 (BGBl. I S. 286), zuletzt geändert durch Art.2 des Gesetzes vom 9.Dezember 2006 (BGBl. I, S. 2833), in Verbindung mit dem Niedersächsischen Verwaltungsverfahrensgesetz (NVwVfG) vom 03.12.1976 (Nds. GVBl. S. 311), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.12.2004 (Nds. GVBl. S 634) und §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Art.4 Abs.8 des Gesetzes vom 5.Mai 2004 (BGBl. I, S. 718) der Plan, bestehend aus

Erläuterungsbericht vom 15.12.2004	(Unterl. 1	Bl. 1-49)
Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung Deckblatt vom 16.01.2007	(Unterl. 1a	Bl. 1-133)
Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Vom 16.01.2007	(Unterl. 1c	Bl. 1-47)
Übersichtskarte i.M. 1:25 000 vom 15.12.2004	(Unterl. 2	Bl. 1)
Straßen(Ausbau-)querschnitt i.M. 1:50 vom 15.12.2004	(Unterl. 6	Bl. 1-6)
Lagepläne i.M. 1:1.000 vom 15.12.2004	(Unterl. 7	Bl. 10,12, 12.1, 13, 14.1)
Lagepläne (Deckblatt) i.M. 1:1000 vom 19.10.2006	(Unterl. 7	Bl. 14,15)
Höhenpläne i.M. 1:1.000/100 vom 15.12.2004	(Unterl. 8	Bl. 10, 12-15)
Höhenpläne i.M. 1:100/100 vom 15.12.2004	(Unterl. 8.1	Bl. 1-6)
Höhenpläne i.M. 1:100/100 vom 15.12.2004	(Unterl. 8.2	Bl. 1-5)
Verzeichnis der Wege, Gewässer, Bauwerke und sonstigen Anlagen (Bauwerksverzeichnis) vom 15.12.2004/19.10.2006 (Deckblatt)	(Unterl. 10	Bl. 1-19)
Lärmschutzmaßnahmen vom 15.12.2004	(Unterl. 11.1	lfd. Nr. 6)
Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüber- schreitungen vom 15.12.2004	(Unterl. 11.2.2	Liste zu Nr. 6)
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Planungskarten i.M. 1:1.000- vom 15.12.2004	(Unterl. 12.3.2	Bl. 10,12,12.1, 13)

Landschaftspflegerischer Begleitplan (Deckblatt) - Planungskarten i.M. 1:1.000- vom 19.10.2006	(Unterl. 12.3.2	Bl. 14,15)
Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmekartei - vom 15.12.2004/19.10.2006 (Deckblatt)	(Unterl. 12.3.3	Maßnahme S 1, G2, A 3, S 4, S 5, E 6, S 7, A 8, A 9, S 10, S 11, A 12, S 13-15, E 16, S 17, A 18, A 19, S 20, A 21-29, E 30-37)
Grunderwerbspläne i.M. 1:1.000 bzw. 5.000 vom 15.12.2004	(Unterl. 14.1	Bl. 10,12,12.1, 15.2-15.4)
Grunderwerbspläne(Deckblatt) i.M. 1:1.000 bzw. 5.000 vom 19.12.2006	(Unterl. 14.1	Bl. 13-15,15.1)
Grunderwerbsverzeichnis vom 08.12.2004/19.10.2006 (Deckblatt)	(Unterl. 14.2	Bl. 1-54)

festgestellt.

2. Auflagen

2.1 Zur **Bestandssicherung** und Schadensvermeidung steht den Einwendern, die Eigentümer von Gebäuden auf privateigenen Grundstücken sind und im laufenden Planfeststellungsverfahren ein Beweissicherungsverfahren gefordert haben, für Schäden an den ihnen gehörenden Gebäuden, die infolge des Baues der Ortsumgehung Celle - Südteil eintreten, dem Grunde nach eine Entschädigung zu, die einer privatrechtlichen Regelung bedarf.

Im Rahmen der Beweissicherung wird das jeweilige Gebäude vor und nach dem Bau der Ortsumgehung auf Risse überprüft und die Beurteilung des Schadens erfolgt durch einen gesondert dafür zu bestellenden Gutachter.

Die Entschädigung umfasst auch die Kosten für das Beweissicherungsverfahren, bei dem auch das Setzen von Gipsmarken notwendig werden kann. Entschädigungspflichtig ist die Straßenbauverwaltung.

2.2 Sofern bei der Durchführung der Baumaßnahme eine **Grundwasserabsenkung** notwendig wird, ist auf Grund des genehmigungspflichtigen Benutzungstatbestandes nach §4 Nds. Wassergesetz (NWG) eine wasserbehördliche Erlaubnis gem. §10 NWG mindestens zwei Wochen vor Beginn der Wasserhaltungsmaßnahme bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Celle einzuholen. Auf Grund nahe liegender Altlastverdachtsflächen (ALVF) werden ggf. vorherige oder Bau begleitende Grundwasseruntersuchungen erforderlich.

Sollten im Zuge der Baumaßnahmen **Grundwasserabsenkungen im Altablagerungsbereich** stattfinden, müssen vorab notwendige Grundwasseruntersuchungen abhängig vom Umfang der Grundwasserabsenkung mit der

Unteren Wasserbehörde und dem Zweckverband Abfallwirtschaft Celle (ZAC) abgestimmt werden.

2.3 Vor Baubeginn ist für die gezielte, über die Brückenentwässerung gesammelte Einleitung des **Oberflächenwassers der Fuhsebrücke** in eine Versickerungsmulde (Bau-km 21+730 bis 21.620) und somit in das Grundwasser eine wasserbehördliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde der Stadt Celle zu beantragen.

2.4 Sofern im Rahmen der Baumaßnahme **Verunreinigungen des Bodens** oder des Grundwassers festgestellt werden, ist die Untere Bodenschutz- und Wasserbehörde der Stadt Celle unverzüglich zu benachrichtigen.

2.5 Sofern **Bodenmaterial**, aufgrund seiner Qualität, nicht im Bereich der Baumaßnahme verwendet werden kann, ist dieses gemäß der Verwertungskriterien des Merkblattes M 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) zu verwerten bzw. nach vorheriger Rücksprache mit dem Zweckverband Abfallwirtschaft Celle zu entsorgen.

2.6 Für den Bau der Ortsumgehung (Damm und Trasse) sind nur **Bodenmaterialien** zu verwenden, die den Verwertungskriterien des Merkblattes M20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) entsprechen.

2.7 Der **Ober- bzw. Mutterboden** ist als Dammapdeckung, im Bereich von Versickerungsanlagen oder im Bereich von Restflächen wieder anzudecken.

2.8 Die tatsächliche Ausdehnung der **Altablagerungen** (Nr. 351 006 431 und Nr. 351 006 410) ist im Hinblick auf die Standsicherheit der geplanten Bauwerke genauer zu untersuchen, um auszuschließen, dass aus Standsicherheitsgründen der Austausch des Bodens (der Altablagerung) teilweise notwendig wird.

2.9 Werden im **Ablagerungsbereich** Auskofferungsarbeiten durchgeführt, ist der anfallende Bodenaushub gemäß den Verwertungskriterien des Merkblattes M 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) zu verwerten oder falls dies aufgrund der Qualität nicht möglich ist, nach Rücksprache mit dem Zweckverband Abfallwirtschaft Celle zu entsorgen. Etwaige Auskofferungsarbeiten sollten durch einen Bodengutachter betreut werden, der auch eine notwendige Separierung stark belasteten Bodenaushubs vornehmen kann (Teerpappen usw.).

2.10 Von der **Versickerung** des Niederschlagswassers z. B. über die geplanten Versickerungsmulden sollte im Ablagerungsbereich abgesehen werden.

2.11 Vor Durchführung der **Kompensationsmaßnahme E 35** auf den festgestellten Flächen ist der Retentionsraumverlust im Rahmen der Ausführungsplanung nachzuweisen und mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

2.12 Zur Absicherung der Einhaltung der Immissionswerte nach Inbetriebnahme der Gesamtstrecke wird der Straßenbauverwaltung aufgegeben, bei berechtigtem Zweifel Nachberechnungen durchzuführen und bei einer **fehlgeschlagenen Prognose** auf Grund dieser Kontrollmaßnahme ggf. die erforderlichen Nachbesserungen hinsichtlich des Lärmschutzes zu leisten.

2.13 Zu beseitigende Gehölze dürfen nur außerhalb der **Vegetationsperiode** gerodet oder gefällt werden (gemäß §37 NNatG nicht zwischen dem 1. März und 30. September).

2.14 Zur Begrenzung der Lärmbelastung sollen **lärmintensive Baumaßnahmen** in Siedlungsnähe nicht in den Nacht- oder frühen Morgenstunden sowie möglichst nicht während der Hauptbrutzeiten von Vögeln (April, Mai) stattfinden.

2.15 Für **Baustelleneinrichtungen** dürfen keine wertvollen Biotopflächen in Anspruch genommen werden.

2.16 Die **Arbeitsstreifen** sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

2.17 Verbleibende Gehölzbestände und sonstige Vegetationsbestände sind gemäß DIN 18.920 und RAS-LP 4 [FGSV 1999] vor Beschädigungen zu schützen.

2.18 Der **Retentionsraumverlust** durch die Ersatzmaßnahme 35 im natürlichen Überschwemmungsgebiet der Aue ist ggf. im Rahmen der Ausführungsplanung nachzuweisen und die Maßnahme mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

3. Genehmigungen / Erlaubnisse

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde entsprechend § 31 des Niedersächsischen Wassergesetzes (NWG) bzw. § 14 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in den derzeit gültigen Fassungen. Aufgrund der Konzentrationswirkung nach §§ 74, 75 VwVfG wird die Erlaubnis, Bewilligung bzw. Genehmigung nach den o.g. Paragraphen in Verbindung mit §§ 3 ff, 91 und 154 NWG erteilt.

4. Vereinbarungen

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Celle sowie den Samtgemeinden Wathlingen und Flotwedel und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach der zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarung.

5. Nachrichtliche Hinweise

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird über die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Maßnahmen entschieden. Der Beschluss entfaltet nach § 75 VwVfG Konzentrationswirkung. Damit sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder ähnliches nicht mehr erforderlich. Sie werden durch diesen Beschluss ersetzt.

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Der Beschluss ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Änderungen in der Planfeststellung durch den Plan nach § 41 Flurbereinigungsgesetz sind hinsichtlich der Trassenführung der landwirtschaftlichen Wirtschaftswege und der Lage der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zulässig, soweit sie dem Zweck

der Flurbereinigung dienen im Sinne einer optimalen Erschließung sowie der Herbeiführung günstiger Planformen der landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Erforderliche Sicherungen und Verlegungen von Leitungen jeglicher Art sowie von katasteramtlichen Vermessungspunkten werden im Benehmen mit den Betroffenen bei rechtzeitiger Benachrichtigung über den Baubeginn durchgeführt.

Die durch die Baumaßnahme erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnungen treffen die Verkehrsbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Über Fragen der Widmung, Umstufung oder Einziehung von Straßen wird in diesem Beschluss nicht entschieden. Diese Entscheidungen ergehen in den hierfür gesetzlich vorgesehenen Verfahren.

Für die im Verlauf der Ausbaustrecke erforderliche Bepflanzung und Begrünung wird ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde aufgestellt.

6. Begründung

Für die Baumaßnahme hat die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, am 29.07.2005 bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Zunächst ist grundsätzlich festzustellen, dass das Erfordernis für diesen Ausbau in dem als Unterlage 1 beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen begründet worden ist. Durch ihre Mitfeststellung als Unterlage^o1 wird diese Begründung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Nach §3 Abs.1 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße diese in ihrer Leistungsfähigkeit so zu bauen oder so zu unterhalten, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Dabei sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für Anforderungen an den überörtlichen Verkehr zugrunde zu legen.

Das Vorhaben dient dem Gemeinwohl, weil es im Einklang mit den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes steht. Die Gesamtbaumaßnahme Ortsumgehung Celle im Zuge der B 3 ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zu § 1 FStrAbG Gesetzeskraft hat, im vordringlichen Bedarf - neue Vorhaben - enthalten. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbaivorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich.

In der Stadt Celle treffen mit der B 3, der B 191, der B 214, der L 180, der L 282 und der L 310 drei bedeutende Bundesstraßen und drei wichtige Landesstraßen zusammen. Sie bilden im Innenstadtgebiet einen achtstrahligen Stern, in dessen Zentrum es zu einer enormen Konzentration des Straßenverkehrs kommt, der auf der Allerbrücke am Rande der Altstadt seinen Höhepunkt findet. Hierdurch werden unerträgliche Konflikte mit anderen Nutzungen und Interessen erzeugt, die um so schwerwiegender sind, da die nahezu geschlossen erhaltene, historisch wertvolle Altstadt hohe kulturelle Bedeutung hat.

Die Notwendigkeit der Ortsumgehung Celle, die mit der Aufnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen gesetzlich bestätigt worden ist, ergibt sich aus den unzureichenden innerörtlichen Verkehrsverhältnissen. Im Bereich der geplanten Ortsumgehung Celle weist die Bundesstraße 3 die Straßenfunktion einer großräumigen bzw. regionalen

Straßenverbindung gemäß den Straßenkategorien A I bzw. A II auf. Die vorhandene Straßencharakteristik durch den Innenstadtbereich entspricht der Kategoriegruppe C gemäß der RAS-Q 96 und kann somit der Verbindungsfunktion entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung nicht gerecht werden. Die B 3 wird auch in Zukunft im vorliegenden Streckenabschnitt großräumige Verkehre aus dem Raum Nord-Ost-Niedersachsen und regionale Verkehre zwischen Hannover und Celle aufnehmen. Auf allen Hauptverkehrsstraßen die in Celle zusammentreffen, entstehen regelmäßig im Berufsverkehr morgens und abends Verkehrsstaus, die für die Anwohner zu unerträglichen Beeinträchtigungen durch Abgase und Lärm führen. Weitaus schwerwiegender ist jedoch die Tatsache, dass Wohnstraßen und Verbindungsstraßen, die von ihrer Ausgestaltung nicht oder nur eingeschränkt für die Aufnahme von Durchgangsverkehr geeignet sind, zum Teil auch Lkw-Verkehr aufnehmen müssen, da sonst der gesamte Verkehr in Celle zum Erliegen käme. Jegliche Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf (Unfälle, Bauarbeiten, Veranstaltungen, usw.) führen in der Regel zum Zusammenbruch des Verkehrs.

Die Überlastung des Straßennetzes in Celle hat auch deutliche negative Auswirkungen auf die Abwicklung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs. Für den Busverkehr kann ein geordneter Fahrplan wegen der unzuverlässigen Fahrzeiten nur schwer eingehalten werden. Eine Verkürzung der Fahrzeiten wäre zur Steigerung der Attraktivität wünschenswert, wegen der vorgenannten Probleme jedoch nicht umsetzbar.

Die erklärten raumordnerischen Entwicklungsziele des Landes Niedersachsen und des Landkreises Celle sind nur zu erreichen, wenn insbesondere der Verkehrsablauf im Bereich des Mittelzentrums Celle verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Die geplante OU Celle wird dazu führen, dass dem Stadtbereich von Celle Verkehr in einer Größenordnung von deutlich über 20.000 Kfz pro Werktag entzogen wird. Dieses führt zu einer wesentlichen Reduzierung des Verkehrs auf allen Hauptverkehrsstraßen und zu einem Rückfluss des Verkehrs aus Wohngebieten. Die Folge wird sein, dass der gesamte Straßenverkehr in Celle durch weniger Staus behindert wird. Die Abgasmenge in der Stadt wird sich deutlich reduzieren. Damit verbunden ist eine wesentliche Verminderung der gesamten Lärmbelastung im Stadtgebiet.

Der vorliegende Bauabschnitt ist die Fortsetzung der geplanten Verlegung der B 3, die im südlichen Bauabschnitt an der Kreisgrenze der Landkreise Celle / Hannover beginnt und am Ende dieses Bauabschnittes den Verkehr über die B 214 in das Stadtgebiet von Celle leitet. Der vorliegende Abschnitt wird in Verbindung mit dem südlichen Abschnitt insbesondere den Südteil des Stadtgebietes weiter vom Verkehr entlasten.

Durch den Bau der Umgehungsstraße mit dem vorgesehenen Querschnitt werden die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs erheblich verbessert und die Verkehrsqualität an das gestiegene Verkehrsaufkommen angepasst.

7. Verfahrensablauf

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 17.08.2005 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 07.09.2005 bis 07.10.2005 bei der Stadt Celle sowie bei den Samtgemeinden Wathlingen und Flotwedel öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden. Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind danach, wiederum nach ortsüblicher Bekanntmachung, am 17. und 18.05.2006 in Celle erörtert worden. Über

diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten zugesandt wurde. Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

8. Naturschutz

8.1 Natur und Landschaft

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft nach §7 Abs.1 NNatG verbunden. Durch die Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen werden die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt. Unter anderem wird durch die Fahrbahn sowie sonstige Bauwerke belebter Oberboden versiegelt. Im Randbereich der Fahrbahn wird der Boden durch Schadstoffe belastet. Schadstoffauswaschungen belasten das Grundwasser. Stillgewässer gehen verloren. Waldgebiete gehen verloren bzw. werden durchschnitten. Bedeutsame Tierlebensräume werden weitgehend zerstört. Das Landschaftsbild wird durch Trasse und Bauwerke überprägt; Blickbeziehungen gehen verloren. Es entstehen neue Lärmbelastungen.

Konfliktminderung (Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen)

Das Vorhaben beeinträchtigt gemäß §8 NNatG die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und das Landschaftsbild nicht mehr als unbedingt notwendig. Der betreffende Abschnitt der Ortsumgehung ist so trassiert und die zugehörigen Bauwerke sind so gestaltet, dass besonders bedeutsame und empfindliche Bereiche soweit wie möglich geschont werden. Durch die Führung der Trasse südlich parallel zur ehemaligen Güterbahntrasse werden Wälder und Magerrasen nördlich der Trasse geschont und das Landschaftsbild so wenig wie möglich beeinträchtigt. Durch die weitere Trassenführung wird unter anderem der Verlust an naturnahem Laubwald und wegbegleitenden Gehölzbeständen so gering wie möglich gehalten. Durch die Versickerung der Niederschläge über die Böschungen und randlichen Mulden wird die Grundwasserneubildung soweit wie möglich erhalten. Durch die Gestaltung des Brückenbauwerks über die Fuhse bleibt sie als Lebensraum gefährdeter Arten (Libellen, Fledermäuse) erhalten, ebenso ihre Durchgängigkeit für Fische und am Gewässer wandernde Tiere wie Amphibien und Kleinsäuger (Unterlage 12.1: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, Tabelle 2 auf Seiten 4 und 5).

Weitere Schutzmaßnahmen und Vorkehrungen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen sind auf Seiten 6 bis 8 des LBP unter Bezugnahme auf die Kartendarstellung (Unterlagen 12.3.1 und 12.3.2) und die Maßnahmenkartei (Unterlage 12.3.3) genannt. Grundsätzlich sind bei dem Bau der Straße umweltschonende Techniken anzuwenden (Verwendung von emissionsarmen Baumaschinen, ordnungsgemäße Lagerung boden- und wassergefährdender Stoffe etc). Weitere, auf konkrete Abschnitte der Straße bezogene Vorkehrungen sind unter anderem solche zum Schutz der Fledermäuse: Dichte Strauchpflanzungen im Bereich querender Fledermausrouten, um niedrige Überflüge und Kollisionen zu verhindern; Sichtschutzvorrichtung auf der die Fuhse querenden Brücke, ebenfalls zur Verhinderung von niedrigen Überflügen durch Fledermäuse, Umsiedlung von Fledermäusen aus betroffenen Quartierbäumen. Die in einem Stillgewässer vorkommende Population der Knoblauchkröte ist frühzeitig in ein geeignetes Ersatzgewässer umzusiedeln. Weitere bauliche Maßnahmen dienen ebenfalls der Verhinderung von Amphibienverlusten. Entlang der Trasse sind westlich der Fuhse Wildschutzzäune vorgesehen.

Ausgleichbarkeit

Die nicht vermeidbaren, erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nur zum Teil gemäß §10 Abs.1 Satz1 NNatG ausgeglichen werden. Für die Versiegelung belebter Bodenflächen im Bereich der asphaltierten Fahrbahnen können nur in geringem Umfang im betroffenen Raum Flächen entsiegelt werden. Die dauerhafte Überprägung / Aufschüttungen im Bereich stärker grundwasserbeeinflusster, feuchter Böden bzw. seltener Bodentypen ist durch die Aufgabe der aktuellen nutzungsbedingten intensiven Standortüberformung ausgleichbar. Die betriebsbedingte stoffliche Belastung der Böden auf den Straßennebenflächen ist durch die dauerhafte Beseitigung vergleichbarer Belastungen, z.B. landwirtschaftlicher Intensivnutzung, ausgleichbar.

Der Verlust eines Stillgewässers östlich der Fuhse ist durch die Anlage neuer Stillgewässer ausgleichbar. Die betriebsbedingte Belastung des Grundwassers durch Schadstoffauswaschungen ist durch die Extensivierung der Bodennutzung ausgleichbar.

In Bezug auf das Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt kann der Verlust von jüngeren Gehölzbeständen, nährstoffreichem Staudensumpf und Röhricht, Gras- und Staudenfluren, Ruderalfluren, magerrasenähnlichen Beständen sowie artenärmerem mesophilen Grünland durch die Neuanlage auf ähnlichen Standorten in der Umgebung ausgeglichen werden. Ältere Gehölzbestände im Offenland werden nur teilweise und in geringem Umfang beseitigt. Ein Ausgleich ist durch die Schaffung funktions- und wertgleicher Biotopstrukturen möglich. Der Verlust relativ weniger älterer Laubbäume ist durch angemessene Neupflanzungen ausgleichbar. Ebenfalls ausgleichbar ist der Verlust jüngerer Kiefern- und Laubwaldbestände aufgrund der guten Regenerierbarkeit oder der innerhalb des Ausgleichszeitraumes erreichbaren funktionalen Gleichwertigkeit. Der Totalverlust eines Vermehrungsgewässers für Amphibien und Libellen (K 17) und die Unterbrechung der Verbindung von Gewässer- und Landlebensräumen (K 19) sind durch die Schaffung geeigneter Gewässerlebensräume abseits der Trassentrasse auszugleichen. Der Verlust von feuchtbestimmten und trockenen Heuschreckenlebensräumen lässt sich durch die Herstellung geeigneter Biotope ausgleichen. Die Durchtrennung bzw. Entwertung von Fledermausflugstrecken und -jagdgebieten kann dadurch ausgeglichen werden, dass im umgebenden Offenland abseits der Trasse neue Leitstrukturen und Nahrungsreviere wie Gehölzbestände und kleine Gewässer angelegt werden, insgesamt also das Lebensraumangebot für die Tiere verbessert wird. Die Beeinträchtigung bedeutsamer Vogellebensräume (K 1, K 4) kann unter anderem durch eine Neuanlage von Laubwald und dem Magerrasen vergleichbarer Habitats abseits der Trasse ausgeglichen werden. Als nicht ausgleichbar anzusehen ist der Verlust von älteren Laubwald- und Kiefernbeständen.

In Bezug auf das Landschaftsbild ist nur ein Teilausgleich durch Neugestaltungsmaßnahmen möglich. Im Offenland kommen dafür nur teilweise straßenbegleitende Gehölzpflanzungen infrage. Im Wald kann ein Ausgleich durch die Erhöhung der Strukturvielfalt (vor allem der Laubholzanteile) durchgeführt werden. Die massive Überprägung von Teilräumen mit besonderem Wert und für die landschaftsbezogene Erholung wichtigen Gebieten durch die Straßenbauwerke und die Verlärmung der Landschaft können nicht ausgeglichen werden (im Einzelnen zu der Frage der Ausgleichbarkeit siehe Unterlage 12.1 „Landschaftspflegerischer Begleitplan“, Erläuterungsbericht Seite 8 bis 14).

Naturschutzrechtliche Abwägung

Die mit dem Vorhaben verbundenen, nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren, erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes sind nach

§11 NNatG zulässig. Denn die Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander ergibt, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vorgehen. Es überwiegen die für den Bau der Ortsumgehung sprechenden Gründe. Zutreffend werden in der Unterlage 1 „Erläuterungsbericht“ die unzureichenden Verkehrsverhältnisse in Celle und die Notwendigkeit einer Ortsumgehung dargestellt (Seite 7 ff). Die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen können die Verkehrsmengen nicht mehr aufnehmen und sind überlastet. Häufig bilden sich Staus und Stopp- und Go-Verkehr. Die Anwohner dieser Straßen sind durch den hohen Verkehrslärm und die Abgase stark belastet. Der vorliegende Abschnitt entlastet in Verbindung mit dem südlichen Abschnitt insbesondere den Südteil des Stadtgebietes und den Bereich Nienhagen vom Verkehr. In Verbindung mit den weiteren Teilen der Ortsumgehung wird er den Stadtkern von Celle deutlich vom Verkehr entlasten.

Ersatzmaßnahmen

Für die durch den Bau des betreffenden Abschnitts der Ortsumgehung Celle verursachten, erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes, die nicht nach §10 NNatG ausgeglichen werden können, wird gemäß §12 NNatG an anderer Stelle des von dem Eingriff betroffenen Raumes durch die Wiederherstellung der zerstörten Funktionen und Werte in ähnlicher Art und Weise Ersatz geschaffen. Der Umfang der Ersatzmaßnahmen ergibt sich aus den planfestgestellten Unterlagen 12.3.1, 12.3.2 (Planungskarten) und 12.3.3 (Maßnahmenkartei). Die Maßnahmen E 6, E 16, E 30 bis E 37 sehen unter anderem vor: Begrünung der Seitenbereiche der Überführungsdämme mit Gehölzen und Landschaftsrasen, Anlage von (wegbegleitenden) Feldgehölzen im Bereich von Gras- / Ackerflächen, Pflanzung wegbegleitender Einzelbäume, Aufforstung auf Ackerflächen in Nachbarschaft vorhandener Waldbestände und Umwandlung von Ackerflächen und Intensivgrünland auf Feuchtstandorten zu extensiv zu bewirtschaftendem Grünland, Entwicklung von unbewirtschafteten Säumen.

Über die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Celle im Rahmen der Benehmensherstellung gemäß §14 NNatG ein Einvernehmen erzielt, wie sich aus dem von der Unteren Naturschutzbehörde unterzeichneten Vermerk der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 10.05.2005 ergibt. Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe werden im landschaftspflegerischen Begleitplan nachvollziehbar beschrieben. Die textlichen und zeichnerischen Darstellungen ermöglichen eine hinreichende Einschätzung und Bewertung der Werte und Funktionen des Raumes und der durch das Vorhaben entstehenden Konflikte und Beeinträchtigungen. Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplans ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach §17 FStrG einstellen zu können und den notwendigen Ausgleich nach §10 NNatG und den erforderlichen Ersatz nach §12 NNatG ermitteln zu können.

8.2 Verträglichkeit mit FFH-Gebieten

Der Bau des planfestgestellten Abschnitts der Ortsumgehung Celle ist nicht gemäß §34c Abs.2 NNatG unzulässig. Nach §34c Abs.2 ist ein Projekt unzulässig, wenn die Prüfung seiner Verträglichkeit ergibt, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung (§10 Abs.1 Nr.5 BNatSchG) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Der Bau des betreffenden Abschnitts der Ortsumgehung Celle kann nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung führen. Die FFH-Verträglichkeit der gesamten Ortsumgehung ist untersucht worden in der „FFH-

Verträglichkeitsuntersuchung zur Verlegung der B3 im Raum Celle / Wathlingen einschließlich Ortsumgehung Celle, Überarbeitete Fassung unter Berücksichtigung der von der oberen Naturschutzbehörde definierten Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet Nr. 90“ vom 21.09.2002. Die Untersuchung geht davon aus, dass wesentliche Beeinträchtigungen maximal in einem beiderseits der Trasse etwa 500m breiten Korridor zu erwarten sind. Da die Auswirkungen des Vorhabens aber in Abhängigkeit von den Erhaltungszielen der eventuell betroffenen Natura 2000-Gebiete zu betrachten seien, bedürfe es über diese pauschale Aussage hinaus einer einzelfallbezogenen Betrachtung jedes Natura 2000-Gebiets (FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Seite 14). Nach der genannten Untersuchung kann mit Ausnahme von drei Gebieten eine vorhabensbedingte Betroffenheit von vornherein mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen der gesamten Ortsumgehung auf die Natura 2000-Gebiete Nr. 86 (Lutter, Lachte, Aschau), Nr. 90 (Aller, untere Leine, untere Oker) und Nr. 98 (Brand) sind in der Untersuchung näher geprüft worden. Das Natura 2000-Gebiet Nr. 98 (Brand) hat zu dem ersten Bauabschnitt der Ortsumgehung einen Abstand von etwa 500 Meter. Die Natura 2000-Gebiete Nr. 86 (Lutter Lachte, Aschau) und Nr. 90 werden von dem dritten Bauabschnitt der Ortsumgehung durch die Variante 8N betroffen. Die Untersuchung hat zum Ergebnis, dass vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele für die Gebiete Nr. 86 und Nr. 98 nicht erkennbar sind. Des Weiteren stellt sie fest, dass vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von für die Erhaltungsziele bedeutsamen Elementen nur im Natura 2000-Gebiet Nr. 90 auftreten, diese Beeinträchtigungen aber nicht das Maß der Erheblichkeit erreichen (FFH-Verträglichkeitsuntersuchung Seite 61, 62).

Die Fuhse ist im Bereich der geplanten Ortsumgehung kein FFH-Gebiet. Es ist auch nicht mehr beabsichtigt, für diesen Bereich ein FFH-Gebiet auszuweisen. In dem FFH-Nachmeldekonzept 9/03 des Landes Niedersachsen war dieser Bereich wegen des dortigen Vorkommens der Grünen Keiljungfer (*Ophiogomphus cexilia*) enthalten. Dieses Konzept hatte noch nicht den Konkretisierungsgrad von Gebietsvorschlägen. Bei der detaillierten Erarbeitung von Gebietsvorschlägen wurde die Qualität des betreffenden Bereichs erneut überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die Grüne Keiljungfer im Naturraum D 31 repräsentativ gemeldet und damit nicht defizitär ist. In der von der Landesregierung beschlossenen FFH-Nachmeldeliste ist der betreffende Abschnitt der Fuhse-Niederung nicht enthalten.

8.3 Artenschutz

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

8.3.1 Verbote

Nach §42 Abs.1 Nr.1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

§42 Abs.1 Nr.3 BNatSchG verbietet es, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen oder ähnliche Handlungen zu stören.

Nach den fachlich nicht zu beanstandenden Feststellungen des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages vom 16.01.2007 (Unterlage 1c) kommen die auf den Seiten 21 bis 24 dieser Unterlage aufgeführten streng und besonders geschützten Tier- und besonders geschützten Pflanzenarten auf den Flächen vor, die bau- oder anlagebedingt durch das Vorhaben in

Anspruch genommen werden bzw. ihr Vorkommen kann dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Nachvollziehbar, widerspruchsfrei und methodisch einwandfrei hat der Verfasser des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages herausgearbeitet, dass durch die auf den Seiten 26-28 des Fachbeitrages genannten, planfestgestellten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie als Folge der auf den Seiten 29 und 30 der Unterlage 1c beschriebenen und als Kompensationsmaßnahmen planfestgestellten Funktions erhaltenden (sog. „CEF“-)Maßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen Störungen streng geschützter Arten ausgeschlossen und Beeinträchtigungen besonders geschützter Arten auf die in Tabelle 7 (Seiten 31-35) des Fachbeitrages dargestellten Fälle beschränkt sind.

Bei diesen verbleibenden Beeinträchtigungen handelt es sich insbesondere um die Zerstörung von Lebensstätten bestimmter Amphibien-, Libellen-, Käfer-, Tagfalter-, Nachtfalter-, Hautflügler-, Spinnen- und Weichtierarten, des weiteren um die Zerstörung von Wuchsorten der Heidenelke und besonders geschützter Flechten- und Pilzarten. Durch diese Beeinträchtigungen wird der Verbotstatbestand des §42 Abs.1 Nr.1 BNatSchG verwirklicht bzw. seine Verwirklichung lässt sich hierdurch nicht mit Sicherheit ausschließen.

8.3.2 Ausnahmen

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach §43 BNatSchG liegen nicht vor. Insbesondere ist auch der Ausnahmetatbestand des §43 Abs.4 Satz1 BNatSchG nicht gegeben, da sich nach neuester Rechtsprechung des EuGH die Meinung, wonach solche Beeinträchtigungen „nicht absichtlich“ seien, die sich als unausweichliche Konsequenz rechtmäßigen Handelns ergeben, nicht mehr aufrechterhalten lässt.

Befreiung

Die tatbestandlichen Voraussetzungen einer naturschutzrechtlichen Befreiung nach §62 Abs.1 Satz1 Ziffer2 BNatSchG liegen vor, die hiermit im Rahmen der verfahrensrechtlichen Konzentrationswirkung im Sinne des §75 Abs.1 VwVfG im Benehmen mit der UNB erteilt wird.

Nach §62 Abs.1 Satz1 Ziffer2 BNatSchG kann von den Verboten des §42 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Befreiung erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 der VSchRL nicht entgegenstehen.

8.3.3.1 Überwiegende Gründe des Allgemeinwohls

Schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls sprechen vorliegend für das Planvorhaben. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird diesbezüglich auf die Darlegungen oben unter Punkt 6 verwiesen. Das Vorhaben dient insbesondere deshalb dem Gemeinwohl, weil es im Einklang mit den Zielsetzungen des FStrG steht. Es ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf ausgewiesen und entspricht deswegen nach §1 Abs.2 Satz1 FStrAbG den Zielsetzungen des §1 Abs.1 FStrG.

Die Gründe des Gemeinwohls überwiegen auch die mit dem Verbot des §42 Abs.1 Nr.1 BNatSchG verfolgten Zwecke. Das ergibt sich primär aus der Einstufung des Planvorhabens als vordringlicher Bedarf. Denn der gesetzlichen Bedarfsfeststellung kommt nach der

Rechtsprechung ein erhebliches Gewicht im Rahmen der Abwägung zu (so: Nds. OVG, Beschluss vom 28.12.2006 – 7 MS 216/05 -, S.28).

Die unter Punkt 6 geschilderten gravierenden Verkehrsprobleme erfordern die Ortsumfahrung zwingend.

Hinzukommt, dass –wie der artenschutzrechtliche Fachbeitrag vom 16.01.2007 nachvollziehbar und überzeugend belegt– durch die verschiedenen planfestgestellten Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen, wozu insbesondere die in Tabelle 6 auf Seite 30 der Unterlage 1c aufgeführten Funktions erhaltenden (CEF-) Maßnahmen gehören, sichergestellt wird, dass trotz der Baumaßnahme der günstige Erhaltungszustand des lokal betroffenen Bestandes der europarechtlich geschützten Arten erhalten bleibt. Die Lebensraumfunktionen werden durch diese Maßnahmen so verbessert, dass sich mindestens gleich große Bestände, wie sie vom Vorhaben betroffen sind, dauerhaft erhalten lassen. Dabei ist davon auszugehen, dass die im Gebiet bestehenden Siedlungsdichten sich nicht verringern. Die Vorkommen der Arten verlagern sich nur hin zu den Flächen, auf denen die Maßnahmen umgesetzt werden.

Außerdem sieht der landschaftspflegerische Begleitplan umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vor, von denen auch die betroffenen geschützten Arten profitieren, so dass nennenswerte Bestandseinbußen nicht zu befürchten sind.

Schließlich war zu berücksichtigen, dass durch das Vorhaben „lediglich“ besonders geschützte, nicht jedoch streng geschützte Arten Beeinträchtigungen ausgesetzt sind, dass diese Arten größtenteils nicht auf den Roten Listen als Bestands bedroht verzeichnet sind und dass auch keine Arten geschädigt werden, für die Deutschland eine besondere Verantwortung trägt (vergleiche KORNECK et al. 1996, GRUTKE 2004).

8.3.3.2 Entgegenstehende Vorschriften des Gemeinschaftsrechts

Einer Befreiung nach §62 BNatSchG stehen auch die in dieser Vorschrift genannten Regelungen des Gemeinschaftsrechts nicht entgegen.

Den im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten, in Tabelle 6 des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags aufgelisteten, Kompensationsmaßnahmen kommt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Funktions erhaltende Wirkung zu, wie sie die Europäische Kommission für den Fall Arten beeinträchtigender Vorhaben derzeit für notwendig hält. Deshalb sind die Verbotstatbestände der Art.12 Abs.1 und 13 Abs.1 FFH-RL sowie des Art.5 VSchRL hier nicht erfüllt.

Aus diesem Grund kommt es nicht (mehr) darauf an, ob hinsichtlich der betroffenen europarechtlich geschützten Arten die Befreiungsvoraussetzungen des Art.16 FFH-RL bzw. Art.9 VSchRL vorliegen (so: Nds. OVG, Beschluss vom 28.12.2006 – 7 MS 216/05 -, S.28).

8.4 Biotopschutz

Die Stadt Celle hat nach § 28a oder § 28b NNatG besonders geschützte Flächen im Untersuchungsgebiet in das Verzeichnis geschützter Teile von Natur und Landschaft nach §31 NNatG aufgenommen. Die Flächen sind in der Unterlage 12.1: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht, Seite 3 und in der Unterlage 1a: Unterlagen über die Umweltauswirkungen gemäß §6 UVPG, Seiten 48 und 49 genannt. Bei der Erarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans wurden einige weitere derartig geschützte Flächen festgestellt. Diese sind in der Unterlage 12.2: Bestands- und Konfliktplan dargestellt. Soweit

diese Flächen entgegen §28a Abs.2 Satz1 und in §28b Abs.2 Satz1 NNatG durch den Bau der Ortsumgehung zerstört oder sonst erheblich beeinträchtigt werden beziehungsweise werden können, liegen die Voraussetzungen für die Zulassung von Ausnahmen von diesen Verboten vor. Die dargestellten verkehrlichen Gründe für den Bau der Ortsumgehung sind überwiegende Gründe des Allgemeinwohls nach §28a Abs.5 Nr.2 NNatG. Ebenso ist die Verwirklichung des Projekts nach §28b Abs.4 Nr.3 NNatG im überwiegenden öffentlichen Interesse erforderlich. Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen gelten mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als erteilt.

8.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist gem. §§3 ff des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, auf Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf Kultur- und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern. Die gem. §6 UVP zur Prüfung erforderlichen Unterlagen bzw. Angaben wurden vom Träger der Maßnahme vorgelegt und es wurde eine allgemein verständliche, nicht technische Zusammenfassung der Umweltauswirkungen erstellt (Unterlage Nr. 1a). Durch die Mitfeststellung wird diese Unterlage Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

Die vorgelegten Unterlagen, insbesondere die Gutachten und die allgemein verständliche Zusammenfassung sind inhaltlich nachvollziehbar und lassen weder logische Brüche noch Verstöße gegen anerkannte Denkgesetze erkennen.

Die Angaben des Vorhabensträgers nach §6 UVP, die in den einzelnen Planbestandteilen enthalten sind, wurden von der Planfeststellungsbehörde und den Fachbehörden einer kritischen Prüfung unterzogen. Im Ergebnis treffen die Angaben in der allgemein verständlichen Zusammenfassung (Unterlage 1a) in vollem Umfang zu.

Zusammenfassende Darstellung nach § 11 UVP

Die Unterlage 1a wird von der Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand der zusammenfassenden Darstellung gemäß §11 UVP gemacht. Auf dieser Grundlage, ergänzt um Hinweise in Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und in Einwendungen von Privatpersonen, lassen sich die wesentlichen Umwelteinwirkungen wie folgt zusammenfassen:

Schutzgut Menschen

Durch den Bau der Straßentrasse werden Flächen im Wohnumfeld und in Erholungsbereichen ihrer bisherigen Nutzung entzogen. Wegebeziehungen werden zerschnitten. Durch die grundlegende Überformung der Landschaft werden siedlungsbezogene Freiflächen entwertet. Von der Ortsumgehung ausgehender Kfz-Lärm und Schadstoffe belasten Siedlungsgebiete, siedlungsbezogene Freiflächen und Bereiche landschaftsbezogener Erholung.

Schutzgut Tiere

Durch den Bau der Straßentrasse werden verschiedene Tierhabitate wie ein Vermehrungsgewässer für die Knoblauchkröte, Waldflächen, Staudenflure, Komplexe feuchter und ruderaler Vegetation und Magerrasen beseitigt sowie Lebensräume und

funktionale Beziehungen zerschnitten. Bestimmte Tierarten werden durch die Schall-, Lichtemissionen des Kfz-Verkehrs gestört. Die Betroffenheit besonders und streng geschützter Tierarten ist auch in der Unterlage 1c „Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag“ dargestellt.

Schutzgut Pflanzen

Durch das Vorhaben werden verschiedene Vegetationsbestände (unterschiedliche Grünlandformen, Magerrasen, Ruderalfluren, Gebüsche, Hecken, Wald und einzeln stehende Bäume) in dem jeweils in den Unterlagen 1a und 1c genannten Umfang beseitigt oder geschädigt.

Schutzgut Boden

Etwa 7,3ha Böden unterschiedlicher Naturnähestufen werden vorübergehend für Baustelleneinrichtungen in Anspruch genommen. 5,6ha Boden wird durch das Vorhaben versiegelt. Grundwassernahe und seltene Feuchtböden werden überschüttet oder umgelagert. Bis etwa 10 Meter neben der Fahrbahn und bis etwa 5 Meter neben den Zu- und Abfahrten wird der Boden durch Schadstoffe hoch bis sehr hoch belastet.

Schutzgut Wasser

Durch den Bau der Ortsumgehung wird ein Stillgewässer überbaut und Boden versiegelt. 8.272 m² Überschwemmungsbereiche gehen verloren. Das Grundwasser wird beiderseits der Fahrbahn mit Schadstoffen belastet.

Schutzgut Luft

Der Talraum der Fuhse als Luftaustauschbahn für das Stadtgebiet von Celle wird von der Ortsumgehung durchschnitten und durch die Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs belastet.

Schutzgut Klima

Im Umfeld der Ortsumgehung befinden sich keine thermisch belasteten Gebiete (im Sommer aufgeheizte städtische Siedlungsgebiete), für die eine Beeinträchtigung des Klimaausgleichs durch die Abriegelung von Kaltluftbahnen relevant wäre.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird durch seine technische Überformung sowie durch die Störung und Unterbrechung von Blickbeziehungen beeinträchtigt. Landschaftliche Erholungsbereiche werden verlärmert.

Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Vorhaben nimmt keine kulturell oder kultur- beziehungsweise naturhistorisch bedeutsamen Objekte oder Flächen in Anspruch. Umweltauswirkungen auf die Hügelgräber östlich von Wittekop sind wegen ihrer Unempfindlichkeit gegenüber Erschütterungen nicht zu erwarten.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den vorgenannten Schutzgütern bestehen zahlreiche Wechselwirkungen. Unter anderem führt der Verlust von Biotopen gleichzeitig zur Beeinträchtigung der Schutzgüter Pflanzen, Tiere und Landschaft. Durch den Wegfall vor Immissionen schützender Pflanzen sind die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser beeinträchtigt. Die Versiegelung von Böden und die Anlage von Entwässerungseinrichtungen beeinträchtigt nicht nur das Schutzgut Boden, sondern auch die Schutzgüter Wasser, Tiere, Pflanzen und Landschaft. Die Kfz-Emissionen betreffen nicht nur das Schutzgut Luft, sondern auch die Schutzgüter Boden, Wasser sowie direkt oder über den Boden- oder Wasserpfad die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen und damit auch das Schutzgut Landschaft.

Bewertung nach §12 UVPG

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sind die umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze einzubeziehen.

Auswirkungen auf den Menschen

Im unmittelbaren Bereich der Straßentrasse befinden sich mit Ausnahme eines Reitplatzes keine bedeutsamen Erholungsbereiche. Wichtige Wegebeziehungen werden durch neue Über- oder Unterführungen wieder hergestellt. Für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch technische Überformung wird Ersatz im Sinne des §12 NNatG geschaffen. Hinsichtlich der Lärmimmissionen durch Kfz werden die Grenzwerte der 16.BImSchV mit Ausnahme der Siedlungsflächen an der Windhorststraße und an der Braunschweiger Heerstraße eingehalten. In diesen genannten Bereichen werden die Grenzwerte zwar überschritten, jedoch lassen sich diese Überschreitungen durch passive Lärmschutzmaßnahmen verhindern. Durch Lärmschutzmaßnahmen nicht zu verhindernde, grenzwertüberschreitende Lärmimmissionen in dem Außenwohnbereich an der Braunschweiger Heerstraße sind zu entschädigen. Hinsichtlich der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen werden die Grenzwerte der 22.BImSchV, der Beurteilungswert der 23.BImSchV und die Grenzwerte des MLuS 02 eingehalten.

Auswirkungen auf Tiere

Der Verlust von Tierhabitaten und die Unterbrechung von Lebensraumbeziehungen stellen erhebliche Beeinträchtigungen gemäß §7 NNatG dar, die nach §10 NNatG durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen ausgleichbar sind. Die verkehrsbedingte Beunruhigung der Brut- und Nahrungsreviere bestimmter Tierarten (Kolkrabe, Grünspecht, Kleinspecht, Weißstorch, Kiebitz, Braunkehlchen, Heidelerche) stellt ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die nach §10 NNatG ausgleichbar ist. Auf die artenschutzrechtliche Bewertung wird gesondert eingegangen.

Auswirkungen auf Pflanzen

Zum größeren Teil lassen sich die Verluste oder Beschädigungen verschiedener von der Ortsumgebung betroffener Vegetationsformen durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen nach §10 NNatG ausgleichen. Für die nicht ausgleichbaren Eingriffe sieht der landschaftspflegerische Begleitplan Ersatzmaßnahmen nach §12 NNatG vor. Die im Bereich des Vorhabens vorkommende geschützte Pflanzenart Heidenelke ist nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan an einen geeigneten Wuchsort in der Umgebung umzusiedeln. Auf das Artenschutzrecht wird gesondert eingegangen.

Auswirkungen auf den Boden

Die Versiegelung von Böden stellt eine erhebliche Beeinträchtigung nach §7 NNatG dar, die nur zu einem geringen Flächenanteil im Sinne von §10 NNatG ausgleichbar, ansonsten aber ersetzbar gemäß §12 NNatG ist. Die Überschüttung oder Umlagerung grundwassernaher und seltener Feuchtböden ist eine erhebliche Beeinträchtigung nach §7 NNatG, die nach §10 NNatG ausgleichbar ist. Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen. Bei der Belastung durch Schadstoffeinträge in den Boden beiderseits der Fahrbahn handelt es sich um erhebliche Beeinträchtigungen, die nach §10 NNatG ausgleichbar sind.

Auswirkungen auf das Wasser

Die Überbauung eines Stillgewässers ist eine erhebliche Beeinträchtigung nach §7 NNatG, die nach §10 NNatG ausgleichbar ist. Die Bodenversiegelung stellt keine erhebliche Beeinträchtigung dar, da das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser im Straßenseitenraum oder in Rückhaltebecken der Versickerung zugeführt wird. Der Verlust von Überschwemmungsbereichen ist ausgleichbar im Sinne des §93 Abs.1 NWG. Die Schadstoffeinträge beiderseits der Fahrbahn stellen eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die nach §10 NNatG ausgleichbar ist.

Auswirkungen auf die Luft

Die Querung der Fuhseniederung ist hinsichtlich des Luftaustausches aufgrund der örtlichen und baulichen Gegebenheiten (geringe Gefälleverhältnisse, Dammbauwerk nicht quer zur Hauptwindrichtung, weite Ständerung der Brücke im Talraum) nicht als eine erhebliche Beeinträchtigung anzusehen. Aufgrund dieser Gegebenheiten wirkt sich auch die Schadstoffbelastung, die die Grenzwerte des Immissionschutzrechts nicht überschreitet, nicht erheblich beeinträchtigend aus.

Auswirkungen auf das Klima

Die Ortsumgehung beeinträchtigt nicht den klimatischen Ausgleich für thermisch belastete Gebiete. Ebenso ist nicht eine Veränderung sonstiger mikroklimatischer Standortgegebenheiten zu erwarten.

Auswirkungen auf die Landschaft

Die technische Überformung der Landschaft, die Verlärmung von Erholungsbereichen und die Störung und Unterbrechung von Blickbeziehungen im Bereich von Spazier- und Radwegen stellt eine erhebliche Beeinträchtigung nach §7 NNatG dar, die größtenteils nicht ausgleichbar nach §10 NNatG ist, für die aber Ersatz nach §12 NNatG geschaffen wird.

Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Vorhaben hat keine Umweltauswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter.

Im Ergebnis ist daher gemäß §12 UVPG festzustellen, dass die erheblichen Umweltbeeinträchtigungen ausgeglichen bzw. zu ersetzen sind. Damit steht das Vorhaben dem UVPG nicht entgegen. Die Zulässigkeit im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§1 ff UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze wird festgestellt.

9. Verkehr, Verkehrszahlen, Verkehrsuntersuchung

Zur Lösung der drängenden Verkehrsprobleme im Raum Celle / Wathlingen wurde im Auftrag der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung ein Verkehrsgutachten „Untersuchung Verkehr und Umwelt Raum Celle“ von den Planungsingenieuren Retzko+Topp im Jahre 1988 erstellt, welches als Grundlage für die Planbegründung sowie als Abwägungsmaterial für die Wahl der geeignetsten Trasse diente.

Das erforderliche Raumordnungsverfahren für die Verlegung der B 3 im Raum Celle / Wathlingen einschließlich der Ortsumgehung Celle wurde am 20.12.1994 mit der landesplanerischen Feststellung für die beantragte Variante 11 mit Tunnel abgeschlossen; der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bestimmte gem. §16 Bundesfernstraßengesetz am 15.01.1998 die Variante 11 mit Brücke als die weiter zu planende Linie. So ist das Planungsvorhaben einer B 3neu auch als vorrangiger Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingestuft.

Aufgrund der enormen Strukturentwicklung im Planungsraum Celle und der rapiden Verkehrsentwicklung Anfang der 90er Jahre durch die Öffnung der Grenzen waren die heutigen Verkehrsabläufe insbesondere im übergeordneten Straßennetz durch neue Verkehrserhebungen zu analysieren.

Für eine aktuelle Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Celle hat die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau im Herbst 1998 Verkehrsbefragungen und umfassende Zählungen des Verkehrsgeschehens durchgeführt und im Rahmen einer Verkehrssimulation modellmäßig aufbereitet. Die „Verkehrsuntersuchung zur B 3 – Verlegung der B 3 im Raum Celle / Wathlingen mit Ortsumgehung Celle (Prognose 2010)“ wurde im Oktober 1999 erstellt. Die letzte Ergänzung erging im Mai 2003 mit Änderungen und Ergänzungen weiterer Netzfallberechnungen. Der Prognosehorizont wurde hierbei auf Grund der allgemeinen Verkehrsentwicklung auf das Jahr 2015 geändert.

Gleichzeitig enthält die Überarbeitung neben den bereits im Hauptbericht 1999 untersuchten drei Hauptvarianten V11 (Netzfall 4), V5 (Netzfall 5) und V8N (Netzfall 6) und sechs Untervarianten hierzu, weitere 11 Untervarianten bzw. Ausbaustufen.

Die o.g. Ingenieurgemeinschaft ist erneut durch den Geschäftsbereich Verden der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr beauftragt worden, eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung mit einem Prognosehorizont 2020 für das gesamte Untersuchungsgebiet vorzunehmen. Diese wird auf neuen Datengrundlagen (Bevölkerungs-, Stadtentwicklung, Mautverdrängung u.a.) beruhen; notwendige Verkehrserhebungen werden in den Monaten November und Dezember 2006 durchgeführt.

Die endgültigen Ergebnisse der allgemeinen Verkehrszählung 2005, die der Bund regelmäßig durchführen lässt, liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Sobald diese Daten vorhanden sind, werden sie in die Berechnungen der Verkehrsuntersuchung einfließen.

Die Bundesstraße 3 stellt eine überregionale Nord-Süd-Verbindung im Raum Hannover-Celle-Soltau parallel zur Autobahn A 7 und in Verbindung mit der B 191 in Richtung Nordosten in den Raum Uelzen/Dannenberg dar.

Ortsumgehungen haben die Aufgabe ortsfremde, überregionale Verkehre an der Stadt vorbeizuführen. Bei Städten in der Größe wie Celle mit fast 80.000 Einwohnern haben Umgehungsstraßen neben der klassischen Aufgabe auch die Funktion den Verkehr möglichst

günstig an die Stadt heran- bzw. abzuführen sowie den sehr hohen Ziel- und Quellverkehr gezielt an bestimmte Punkte in der Stadt zu lenken, ohne dass jeweils die gesamte Innenstadt durchfahren werden muss.

Die aktuelle Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 1998 zeigt die entlastende Wirkung der geplanten Variante 8N auf die Innenstadt und insbesondere auf die östlichen Stadtteile von Celle.

Diese Verkehrsuntersuchung ist insbesondere auch deshalb weiter zeitgemäß, weil die neue Allerbrücke im Zuge der Verlängerung der Biermannstraße hierbei bereits immer berücksichtigt wurde. Diese Straßenverbindung erzeugt zwar auch eine Entlastung für die Stadt, welche aber nur im Westen spürbar sind. Im östlichen und südlichen Stadtgebiet mit Altenhagen, Altencelle und Westercelle ist diese Maßnahme praktisch wirkungslos.

Nach den im Rahmen dieser Untersuchung neu erstellten Verkehrsprognosen wird das Verkehrsaufkommen auf der B 3 vom Zeitpunkt der Analyse 1998 bis zum Prognosehorizont 2015 noch um bis zu 15% zunehmen.

Zur Ermittlung der Daten sind umfangreiche Zählungen und Befragungen im fließenden Individualverkehr an normalen Werktagen im Herbst 1998 im gesamten Planungsraum durchgeführt worden. Darüber hinaus sind die fortlaufenden Zählungen der Stadt Celle von 1996 und 1997 im Stadtgebiet in die Untersuchung eingearbeitet. Weiterhin wurden die amtlichen DTV-Zählungen des Straßenbauamtes Celle von 1995 auf den klassifizierten Straßen berücksichtigt.

Das Straßennetz wurde im Analysezeitpunkt 1998 mit rd. 220.000 Kfz-Fahrten/Tag belastet, wobei folgende Anteile der Verkehrsarten zu unterscheiden sind:

Verkehrsart	Kfz/Tag	Verkehrsanteil
Durchgangsverkehr	10 814	5,0 %
Ziel- und Quellverkehr	85 140	38,9 %
Binnenverkehr	122 958	56,1 %
Gesamtverkehr im Planungsraum	218 912	100,0 %

Die Verkehrswirkung der geplanten Variante 8N wird in der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar dargelegt. Im Vergleich dazu wurden auch die Westvariante und verschiedene Zwischenlösungen berechnet. Der Anteil des Durchgangsverkehrs von 5% bezieht sich auf den gesamten Planungsraum Celle / Wathlingen. Bezogen auf den Stadtkern Celle beträgt der Anteil bereits 10%. Dieses ist prozentual gesehen zwar ein geringer Teil, bei einem Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 220.000 Kfz/Tag absolut aber eine erhebliche Größenordnung von rd. 11.000Kfz/Tag im gesamten Planungsraum und von 22.000 Kfz/Tag in der Kernstadt von Celle.

Vergleichbare Städte in Niedersachsen wie z. B. Lüneburg haben seit vielen Jahren eine Umgehungsstraße und selbst die deutlich kleinere Stadt Uelzen ist zwischenzeitlich mit einer Umgehungsstraße ausgestattet.

Die geplante Umgehungsstraße führt im Bereich der Stadt zu unterschiedlichen Verkehrsentlastungen. Grundsätzlich gilt, dass mit zunehmendem Abstand zur neuen oder aufgeweiteten Straße auch die Entlastungswirkung abnimmt.

Die Entlastung auf den angeführten Abschnitten:

Allerbrücke	-5.650 Kfz/Tag	(-16%)
Mühlenstraße	-4.100 Kfz/Tag	(-16%)
Wederweg	-4.950 Kfz/Tag	(-22%)
Südtangente	-2.250 Kfz/Tag	(-9%)

Westtangente	-2.000 Kfz/Tag	(-9%)
Altencelle	-17.600 Kfz/Tag	(-96%)

Welche Verkehrsmenge die geplante Variante 8N dem Stadtbereich entziehen wird ist an der Belastung des Mittelabschnittes von 28.500 Kfz/Tag in der Prognose 2015 abzulesen, die sogar einen vierstreifigen Querschnitt für diesen Teilabschnitt fordert. Bei dieser Größenordnung kann nicht von kleinen Verkehrsanteilen gesprochen werden.

Auf Grund dieser Verkehrsbelastung und der Netzfunktion kommt der B 3 eine große Verkehrsbedeutung als Bundesstraße zu.

Im Rahmen von mathematisch nicht eindeutig definierbaren Werten einer Zeitreihe ist es durchaus üblich, dass kurzfristige Schwankungen auftreten, die nicht immer dem längerfristigen Trend entsprechen müssen. Aus einem einmalig auftretenden Rückgang bei ansonsten ständig steigenden Werten kann nicht der Schluss abgeleitet werden, dass sich damit auch eine Trendwende eingestellt hat.

Schwankungen der DTV-Werte können eine ganze Reihe von Ursachen haben. Für die z.B. überhöht erscheinenden Werte der Jahre 1990 und auch noch 1995 ist die Euphorie der Grenzöffnung eine plausible Erklärung.

Die Verkehrssituation ist nicht in einzelnen Abschnitten sondern in der Gesamtheit der Trasse zu betrachten. Die B 214 ist ein Hauptzubringer für die Stadt Celle und wird es auch zukünftig bleiben. Durch Entlastungen an einer Stelle (Stadt) wird der Verkehr an anderer Stelle auch zunehmen.

Es wird deutlich gemacht, dass einige Abschnitte des Straßennetzes bereits ausgelastet sind und daher nur noch geringe Steigerungen zu verzeichnen haben. Dies führte auch zwangsläufig zu einem erheblichen Verdrängungsverkehr auf das nachgeordnete Straßennetz (Wohnstraßen), das hierfür weder vorgesehen noch geeignet ist. Nach dem Bau der Ortsumgehung wird dieser Verkehr wieder auf das eigentliche Straßennetz zurückgeführt.

Der Lkw- bzw. Schwerverkehrsanteil erreicht insgesamt auf dem äußeren Zählring um den Planungsraum einen Durchschnittswert von rd. 7 %, wobei die Anteile auf den Bundesstraßenzügen – insbesondere auf der B 3 im Norden und Süden – deutlich höher bei rd. 9 % liegen. Auf der B 191 im Nordosten der Stadt Celle im Bereich Altenhagen liegt der Lkw-Anteil sogar bei rd. 11 %.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit spielt bei der Planung von Neubaumaßnahmen eine wesentliche Rolle. Die oft stark belasteten innerörtlichen Durchgangsstraßen stellen ein erhöhtes Risiko für sämtliche Verkehrsteilnehmer –insbesondere für querende Fußgänger und Radfahrer– dar.

Zur Beurteilung der Verkehrssicherheit wurden die Unfallkosten pro Jahr herangezogen. Dazu wurde zu Vergleichszwecken das Straßennetz des Planungsraumes bestimmten Straßentypen nach der RAS-W zugeordnet und die Unfallkosten über Pauschalansätze errechnet.

Der Neubau der B3neu führt im hier untersuchten Straßennetz des Planungsraumes einschließlich der B3 zu einer Reduzierung der Unfallkosten um rd. 7%. Im Bereich innerhalb der Bebauung sinken die Unfallkosten noch stärker. Hieraus geht die Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere in der Ortslage hervor.

In Bezug auf auftretenden Nebel ist festzustellen, dass dieser bei jeder Gewässerquerung einer Straße auftreten kann und sich nicht zwingend auf die Verkehrssicherheit auswirkt; Verkehrsteilnehmer müssen ihre Geschwindigkeit immer den entsprechenden Verkehrsverhältnissen anpassen.

Die Verkehrsqualität, die die Reisegeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke, dem Querschnitt und den Knotenpunkten in einem Straßenzug darstellt, ist offenkundig auf der geplanten Ortsumgehung deutlich höher als in der Ortsdurchfahrt von Celle.

Zur Abschnittsbildung formuliert der Planfeststellungsbeschluss zum ersten Abschnitt der Gesamttrasse:

„Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen.

Zum einen hat die Bildung von Teilabschnitten ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die der Planfeststellungsbehörde zustehende planerische Gestaltungsfreiheit vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92 u.a., DVBl. 1992, 1435 ff.).

Zum anderen bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen (BVerwG Urteil v. 19.05.98, DVBl. 98, 900 ff.; BVerwG Urteil v. 27.10.2000, DVBl. 2001, 386 ff.). Danach ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilschritte grundsätzlich zulässig. Jeder Streckenabschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, muss indes für sich alleingegenommen eine Verkehrsfunktion erfüllen, damit gewährleistet bleibt, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.“

Zur Verkehrsfunktion dieses Abschnittes wird auf die Anbindung an den bereits vorangegangenen Abschnitt der Gesamttrasse und die Einbindung in das vorhandene Straßennetz (B 214) mit der damit verbundenen Möglichkeit verwiesen, den Südtail der Stadt Celle (Westercelle) vom Durchgangsverkehr zu entlasten sowie die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu erhöhen. Der Vorteil für ihre Nutzer ergibt sich aus der Möglichkeit, auf einer von Anbauten, Lichtzeichenanlagen und höhengleichen Kreuzungen freien Straße mit annähernd gleich bleibender Geschwindigkeit fahren zu können.

Für die Abschnittsbildung des nun vorliegenden Abschnittes ist daher zwingend geboten, an den vorangegangenen Abschnitt anzuknüpfen. Die Verkehrsbedeutung ist hierbei nicht isoliert auf den vorliegenden Abschnitt bezogen zu betrachten sondern im Zusammenhang mit dem Abschnitt „nördlich Ehlershausen bis südlich Celle“. Insofern ist die

Verkehrswirksamkeit mit der Realisierung des vorliegenden Abschnitts bereits höher als bei nur einem Abschnitt.

Zudem kann und muss die Planrechtfertigung für einen Teil des Ganzen nicht dieselbe wie für den Gesamtplan sein. Solche Straßen mit Umgehungsfunktion können auf kurze Distanzen selten so ausgelastet sein wie zu dem Zeitpunkt der Fertigstellung des Gesamtprojektes, weil erst dann eine optimale Bündelung des Verkehrs erreicht werden kann.

Der Netzfall 6G baut auf dem Netzfall 6F mit einem vierspurigen Abschnitt im Mittelteil der B 3neu zwischen der B 214 und der verlegten L 282 auf. Die K 47 wird nördlich der K 56 aufgehoben, so dass im Bereich der Allerquerung nördlich Altencelle nur ein Straßenzug wie heute verläuft. Zusätzlich ist die L 282 unterbrochen, so dass die Wittinger Straße keine Verbindung zur B 3 neu aufweist und hierdurch aufwendige Anschlussbauwerke entfallen.

Im Gegensatz zum Netzfall 6F wird die B 3 neu südlich des Bereiches Wittkop mit der Hannoverschen Heerstraße (B 3 alt) verbunden.

Die Verkehrsbelastungen auf der B 3 neu in diesem Netzfall, der die jetzt im Verfahren befindliche Ausführungsvariante darstellt, belaufen sich im

1. Bauabschnitt (Bereich Adelheidsdorf)	- 16 350 bis 21 150 Kfz/Tag
2. Bauabschnitt (bis zur B 214)	- 16 050 Kfz/Tag
vierspuriger Mittelteil (Überquerung Aller)	- 28 500 Kfz/Tag
dreispuriger Abschnitt L 282 bis B 191	- 20 900 Kfz/Tag
nördlicher zweispuriger Abschnitt	- 10 350 bis 14 750 Kfz/Tag

Dieser Netzfall zeigt im gesamten vorhandenen Netz hohe Verkehrsbelastungen, insbesondere in den Ortsdurchfahrten Adelheidsdorf, Westercelle, Altencelle, Lachtehausen, Altenhagen und Groß Hehlen. Auch in der Innenstadt ergeben sich hohe Entlastungen u.a. auf der Allerbrücke um 5.650 Kfz/Tag und in der Mühlenstraße um 4.100 Kfz/Tag.

Ein Baubeginn im Norden würde zu keinem entscheidenden Entlastungseffekt für die Stadt Celle führen. Eine Verlängerung des Wilhelm-Heinichen-Ringes bis nordwestlich von Groß Hehlen würde nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung in der Prognose 2015 nur zu einer unbedeutenden Verkehrsreduzierung in Celle führen. Auf der Allerbrücke wären dieses z. B. 650 Kfz/Tag weniger (Netzfall 7).

Der Baubeginn im Süden der Stadt begründet sich durch den hier am meisten auftretenden Verkehr, der auf Grund der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße 3 an die Stadt Celle herangeführt wird. Dadurch wird der Abschnitt mit der größten verkehrlichen Wirksamkeit, das heißt Entlastung von Orts- oder Stadtteilen, zuerst gebaut.

Während die Gesamtlärmbelastung im hier untersuchten Straßennetzbereich mit dem Bau der B 3neu insgesamt geringfügig ansteigt, werden die Lärmbelastungen im vorhandenen Straßennetz um 4 bis 5% reduziert. Werden nur die Straßenabschnitte innerhalb der Bebauung betrachtet, dann ergeben sich noch größere Reduzierungen der Lärmbelastungen. Der Lärmpegel sinkt durch den Bau einer neuen B 3 an den kritischen Straßenabschnitten der Innerortstraßen deutlich ab.

Eine durchgeführte grobe Wirkungsanalyse ergab neben den enormen Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz des Planungsraumes durch den Bau einer B 3neu auch spürbare Verminderungen in den Emissionen des Kfz-Verkehrs auf das Umfeld und deutliche Verbesserungen in der Verkehrssicherheit.

Zur Beurteilung der Schadstoffbelastung wurden die CO- und NO_x-Emissionen im Planungsraum ermittelt. Die Zahlenwerte dienen dabei ausschließlich Vergleichszwecken. Der Bau einer B 3neu führt im vorhandenen Netz innerhalb des Planungsraumes zu einer deutlichen Minderung der CO- und NO_x-Emissionen. Aber auch im Gesamtnetz einschließlich der Neubaumaßnahmen B 3neu ergeben sich Schadstoffentlastungen um 12 bis 13%.

Im Rahmen der hier durchgeführten Verkehrsuntersuchung ist auf der Grundlage umfassender aktueller Verkehrserhebungen die Verkehrssituation auf der B 3 und dem übrigen Hauptverkehrsnetz im Planungsraum Celle/Wathlingen neu analysiert worden. Über ein Prognosetrendszenario, in dem die Strukturplanungen des gesamten Raumes und die allgemeine Verkehrsentwicklung nach der Shellprognose eingeflossen sind, wurden die weiteren Verkehrszuwächse bis zum Prognosehorizont 2015 abgeschätzt.

Schließlich sind die verkehrlichen Wirkungen einer verlegten B 3 einschließlich einer Gesamtumgehung der Stadt Celle über Verkehrssimulationen ermittelt worden, so dass dem laufenden Planverfahren zur B 3neu aktuelle Verkehrsdaten zugrunde gelegt worden sind.

Wie der Verkehrsanalyse zum heutigen Straßennetz im Planungsraum Celle/Wathlingen zu entnehmen ist, sind die Verkehrsbelastungen in den letzten Jahren weiter stark angestiegen. So ist das Verkehrsaufkommen auf der B 3 im Süden der Stadt Celle von 1985 bis 1995 um rd. 20 % angewachsen.

Die B 3 weist im ihrem Verlauf durch das Stadtgebiet von Celle Verkehrsbelastungen zwischen 13.000 Kfz/Tag im Norden im Zuge der Celler Straße, über 35.000 Kfz/Tag auf der Allerbrücke in der Stadtmitte und 21.000 Kfz/Tag auf der Hannoverschen Heerstraße im Süden der Stadt bzw. im Bereich Adelheidsdorf auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt auf der B 3 in den Außenbereichen bei 9 %.

Mit Hilfe eines Prognosetrendszenarios kann unter Berücksichtigung der weiter steigenden allgemeinen Verkehrsentwicklung und der geplanten Strukturentwicklung im Planungsraum von einer durchschnittlichen Verkehrszunahme von 1998 bis 2015 um rd. 16 % ausgegangen werden.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen, dass eine verlegte B 3neu zwischen dem Bereich Ehlershausen im Süden und der Verknüpfung der B 191 im Nordosten maximale Verkehrsbelastungen von rd. 22.600 Kfz/Tag auf der neuen Allerüberquerung zum Prognosezeitpunkt 2015 aufnehmen wird. Auf den südlichen Teilstrecken weist die B 3neu Belastungen zwischen 15.000 Kfz/Tag und 21.600 Kfz/Tag auf. Der Anteil des Schwerverkehrs wird auf diesem neuen Straßenzug bei rd. 8 bis 10 % je nach absoluter Belastungsgröße liegen. Der nördlich anschließende Abschnitt der B 3neu von der B 191 bis einschließlich der Umgehung Groß Hehlen erhält einen Lkw-Anteil von rd. 10 %. Die verlängerte Westtangente nimmt nördlich der L 180 ein Verkehrsaufkommen von rd. 10.500 Kfz/Tag auf.

Insgesamt führt der Bau einer verlegten B 3neu mit einer Ortsumgehung Celle zu erheblichen Verkehrsreduzierungen im Planungsraum und besonders in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßenzüge und der parallelen Straßenzüge.

Durch eine Verlegung der B 3 aus dem Ortsbereich heraus in den Bereich östlich der Kernstadt Celle kann die Belastung in der vorhandenen B 3 um rd. 3.000 bis 16.000 Kfz/Tag und in der B 191 um bis zu 7.000 Kfz/Tag gesenkt werden.

Auch die Ortsdurchfahrten im Zuge der Kreisstraßen, insbesondere in Altencelle, Lachtehausen und Altenhagen werden spürbar um 3.000 bis 5.500 Kfz/Tag entlastet.

Die stark belasteten Knotenpunkte im Zuge der B 3 mit dem Wilhelm-Heinichen-Ring, der Bahnhofstraße und im Bereich der Allerbrücke erfahren Verkehrsentlastungen zwischen 7.000 und 8.500 Kfz/Tag, was zu spürbaren Verbesserungen im Verkehrsablauf und zum Rückgang der Staubildungen führen wird.

Das vom BUND und einigen privaten Einwendern vorgelegte Gutachten (Fachtechnische Untersuchung einer westlich geführten Entlastungsstraße von Celle) des B.A.U. Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH, Stuttgart vom 12.03.2003 beruht nach Prüfung durch den Gutachter Hinz ausschließlich auf nicht nachgewiesenen Behauptungen und Mutmaßungen. Wesentliche Grundlagen, die die Behauptungen und die Schlussfolgerungen der Untersuchung stützen, sind weder nachvollziehbar noch belegt. Die vorliegende Verkehrsuntersuchung mit der Prognose 2015 konnte weder in der Datenbasis noch in den daraus abgeleiteten Folgerungen widerlegt werden.

Die Fachtechnische Untersuchung des B.A.U. ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, die verkehrliche Zielsetzung der Planung sowie die vorliegende Verkehrsuntersuchung mit der Prognose 2015 in Zweifel zu ziehen.

10. Varianten (Auswahl und Bewertung)

In der Variantenuntersuchung von 1988, vor dem Raumordnungsverfahren, sind unterschiedliche Varianten im Osten und im Westen der Stadt Celle nach verschiedenen Kriterien untersucht und bewertet worden. Verkehrswirksamkeit und Baukosten wurden für alle Varianten vergleichend dargestellt.

Das erforderliche Raumordnungsverfahren für die Verlegung der B 3 im Raum Celle / Wathlingen einschließlich der Ortsumgehung Celle wurde am 20.12.1994 mit der landesplanerischen Feststellung für die beantragte Variante 11 mit Tunnel abgeschlossen; der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) bestimmte gem. §16^a Bundesfernstraßengesetz am 15.01.1998 die Variante 11 mit Brücke als die weiter zu planende Linie. So ist das Planungsvorhaben einer B 3neu auch als vorrangiger Bedarf im Bundesverkehrswegeplan eingestuft.

Die Planung folgt somit der Darstellung im Bedarfsplan zu §1 Abs.1 Satz2 FStrAbG, welcher die Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes konkretisiert, in dem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges zusammenhängendes Verkehrsnetz für einen weiträumigen Verkehr darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird.

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung ist im Jahre 1999 eine neue Verkehrsuntersuchung mit aktueller Datenerhebung durchgeführt worden. Für das Prognosejahr 2015 wurden für die beste Westvariante (Variante 5), die favorisierte Ostvariante (Variante 11) und eine weiter östlich gelegene Variante 8N Verkehrsverlagerungen mit einem EDV-gestützten Rechenprogramm simuliert. Weiterhin wurden für diese drei Varianten aktuelle Kosten berechnet und vergleichend aufbereitet.

Andere Westvarianten sind wegen ihrer wesentlich geringeren Verkehrswirksamkeit aus der weiteren Betrachtung gefallen.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass eine im Bereich des Wilhelm-Heinichen-Ringes vierstreifig und Zufahrten frei ausgebaute Westvariante wegen größerer Gesamtlänge und mehrerer besonders aufwendiger Brückenbauwerke die deutlich teuerste Variante darstellt und das bei der eindeutig geringsten Verkehrsentlastung für die Region Celle.

Zunächst wurde die Allerquerung im Zuge der Variante 11 auf Grundlage der Linienbestimmung in die Entwurfsplanung aufgenommen. Hierbei handelte es sich um eine Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 90. Auf der Grundlage der damals vorliegenden Hinweise auf mögliche Erhaltungsziele war auch jede weiter östlich liegende Variante ebenfalls unverträglich. Durch die Konkretisierung der Erhaltungsziele durch die Obere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Lüneburg wurde bei erneuter Betrachtung der FFH-Verträglichkeit die Erheblichkeitsschwelle für eine zumutbare Variante 8N nicht mehr erreicht. Dies hatte zur Folge, die Linienbestimmung für den Mittelabschnitt der Variante 11 aufheben zu lassen und die zumutbare Variante 8N weiter zu verfolgen. Dieses Vorgehen ist auf Grund der Anforderungen aus dem § 34 c (3) NNatG zwingend geboten.

Im Rahmen der Linienbestimmung durch den BMVBW wurde seinerzeit eine Nutzen-Kosten Analyse sowie auch eine Verkehrsrisikoeinschätzung durchgeführt. Diese fielen eindeutig zu Gunsten der östlichen Variante 11 mit Brücke aus.

Da die jetzt geplante Variante 8N mit 24,1 km zwar 2,2 km länger als die Variante 11 ist, durch weniger aufwändige Bauwerke jedoch nur geringfügig teurer sein wird, hat sich das Nutzen-Kosten Verhältnis nicht signifikant verändert. Insofern kann auf eine erneute Bewertung verzichtet werden.

Nach den Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit, der Verkehrswirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit wurden zwei östlich (Variante 8N und 11) und eine westlich (Variante 5) führende Linienführung untersucht und in einem Variantenvergleich bewertet. Als Ergebnis wird festgestellt, dass die stadtferne östliche Ortsumgehung (Variante 8N) mit einer Gesamtlänge von 24,2 km und einem Gesamtkostenvolumen von 215 Mio. DM am günstigsten bewertet wurde.

Mögliche Westvarianten sind im gesamten Planungsverfahren mit untersucht und bewertet worden. Zu bewertende Kriterien waren unter anderem Verkehrswirksamkeit, Umweltverträglichkeit, Kosten und Städtebau. Danach hat die beste Westvariante (Variante 5) eine wesentlich schlechtere Verkehrswirksamkeit als eine östliche Umgehung und dieses bei deutlich höheren Baukosten. Der Wilhelm-Heinichen- Ring wäre nur ein Teil einer Westumgehung, der zudem mit hohem Kostenaufwand vollständig umzubauen wäre (durchgehend vierstreifig, höhenungleiche Knotenpunkte u.a.). Die Vorstellung, dass eine Entlastung der Innenstadt allein durch einige Optimierungen im Zuge des Wilhelm-Heinichen-Ringes erreicht werden könnten ist nicht zutreffend.

In der damaligen Variantenuntersuchung des Büros Retzko Topp wurde die Westumgehung nicht hoch favorisiert. Dieser Untersuchung ist u.a. zu entnehmen, dass der von Süden über die B 3 herangeführte Durchgangsverkehr zu 75% nach Osten und nur zu 25% nach Westen orientiert ist. Die westlichen Varianten wurden aus ökologischen Gründen verträglicher eingestuft als die östlichen Varianten. Diese Einschätzung ist aus heutiger Sicht unverändert. Wegen des deutlich höheren verkehrlichen Nutzens, ist in der Gesamtabwägung aber einer östlichen Variante eindeutig der Vorzug zu geben.

Auch laut Gutachten Retzko + Topp bewirken Ostumgehungen verkehrlich wie auch in Bezug auf die Beruhigung von Wohnquartieren, der Reduzierung der Luftschadstoffe sowie

auch der möglichen Straßenraumgestaltung im Bereich der Stadt die im Vergleich insgesamt günstigsten Voraussetzungen.

Für die Verträglichkeit der Landschaft wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gemacht und der Landschaftspflegerische Begleitplan aufgestellt.

Auch die in diesem Zusammenhang vorgelegte „Fachtechnische Untersuchung einer westlich geführten Entlastungsstraße von Celle“ vom 28.02.2003 des B.A.U. Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH – Verkehrsplaner Kleemann kann nicht eindeutig belegen, dass eine Westumgehung von Celle eine vorzugswürdigere Variante darstellt. Die Bewältigung der Verbindung nach Osten wird in der genannten Untersuchung ausdrücklich ausgespart und der Umstand, dass sich der vorhandene Verkehr auf für diese Verkehrsmenge ungeeigneten Kreisstraßen seine „Ostumgehung“ der noch stärker verkehrsbelasteten Kernstadt selbst sucht, ist ungeeignet, die Notwendigkeit der geplanten Umgehungsstraße zu widerlegen. Eine zusammenfassende Auseinandersetzung mit der Entlastung der an der bisherigen Bundesstraße 3 lebenden und arbeitenden Menschen wird außer Betracht gelassen. Das von der B.A.U. favorisierte Konzept, bislang bevorzugte Wohnbereiche zu Lasten der jetzt schon stark belasteten Anwohner zu schützen, ist nicht eindeutig überlegen. Wesentliche Grundlagen, die die Behauptungen und die Schlussfolgerungen der o.g. Untersuchung stützen, sind weder nachvollziehbar noch belegt.

Es ist unstrittig, dass sich durch die neue Straßenverbindung über die Aller im Zuge der Biermannstraße Entlastungen für kritische Bereiche der Innenstadt von Celle ergeben. Allerdings sind diese nur im Westen der Stadt zu spüren. Im östlichen und südlichen Stadtgebiet mit Altenhagen, Altencelle und Westercelle ist diese Maßnahme praktisch wirkungslos. Im Übrigen ist die zwischenzeitlich verlängerte Biermannstraße mit der Allerbrücke bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung immer als vorhanden berücksichtigt worden.

Es wird nicht bestritten, dass die geplante Umgehungsstraße auch trennend zwischen den Stadtteilen wirkt. In diesem Zusammenhang darf allerdings nicht verschwiegen werden, welchen Trenneffekt der Verkehr auf den alten Ortsstraßen zur Zeit auslöst. Insbesondere in Altencelle, Lachtehausen und Altenhagen werden die Ortsteile durch einen sehr hohen Kraftfahrzeugverkehr mit einem bedeutenden Lkw Anteil getrennt. Dieser Verkehr wird durch die allgemeine Verkehrsentwicklung noch zunehmen. Durch die Planung der Ortsumgehung werden Altencelle und Altenhagen in den Ortskernen praktisch verkehrsberuhigt.

11. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung noch bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwanderheber sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Zur Begründung für die Zurückweisung der Einwendungen im Einzelnen wird auf Punkt 12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

12. Begründung der Zurückweisung der Einwendungen

12.1 Samtgemeinde und Gemeinde Wathlingen

Schreiben vom 07.11.2005

Zu den Hinweisen auf die Notwendigkeit einer zusätzlichen Querverbindung zur Entlastung des östlichen Landkreises zwischen der B 214 und der B 3 bzw. K 59 ist festzustellen, dass hier vom Bund keine Straßenverbindung geplant ist bzw. nicht in der Zuständigkeit des Bundes liegt.

12.2 Gemeinde Nienhagen

Schreiben vom 20.10.2005

Die Einwanderheberin fordert, im Rahmen der Kompensationsmaßnahme E 35 keine Anpflanzungen vorzunehmen, da die hierfür vorgesehenen Flächen im Überschwemmungsgebiet der Aue liegen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde, Landkreis Celle, bestehen gegen die Ersatzmaßnahme keine Bedenken und die Zulässigkeit im Sinne des §93 Abs.1 NWG ist gegeben sowie Beeinträchtigungen des Hochwasserabflusses sind nicht zu erwarten.

Hinsichtlich des Retentionsraumverlustes wird auf die Auflage unter Punkt 2.11 dieses Beschlusses verwiesen.

12.3 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Schreiben vom 18.10.2005

Mit der Umsetzung der Maßnahme E 36 auf den vorgesehenen bundeseigenen Flächen wird das Kompensationsziel erreicht. Für eine Verlegung näher an die neue Trasse heran besteht keine Notwendigkeit, da es sich hierbei um eine Ersatzmaßnahme handelt.

Das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde wurde hergestellt, ein Flächentausch im Rahmen der Ausführungsplanung ist nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde möglich.

Das weitere Vorgehen wird mit dem Hinweisgeber abgestimmt.

12.4 Nds. Landesamt für Bodenforschung (Landesamt für Bergbau, Energie u. Geologie)

Schreiben vom 01.09.2005

Mit der Umsetzung der Maßnahme E 36 auf den vorgesehenen bundeseigenen Flächen wird das Kompensationsziel erreicht. Für eine Verlegung näher an die neue Trasse heran besteht keine Notwendigkeit, da es sich hierbei um eine Ersatzmaßnahme handelt.

Das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde wurde hergestellt, ein Flächentausch im Rahmen der Ausführungsplanung ist nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde möglich.

Eine Beeinträchtigung des durch das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Celle ausgewiesenen Vorsorgegebietes für Rohstoffgewinnung (Sand) durch die randlich gelegene Kompensationsmaßnahme ist grundsätzlich nicht gegeben. Konkrete Abbauplanungen liegen nicht vor.

12.5 Landwirtschaftskammer Hannover Schreiben vom 22.11.2005

Es wird vorgetragen, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich vorrangig auf durch Zerschneidung entstehenden Restflächen angelegt werden sollten um knappe Ackerflächen zu schonen.

Hierzu wird festgestellt, dass der Antragsteller im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes die Kompensationsmaßnahmen konkret benennen muss. Flurstücke, die der Straßenbauverwaltung angeboten werden oder im Eigentum der öffentlichen Hand sind, werden zwar vorrangig berücksichtigt, es muss hierbei jedoch sichergestellt sein, dass die beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes auf den neuen Flächen in Art und Umfang ähnlich wiederhergestellt werden können. Nicht jede Restfläche ist für die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet.

Nach der Unterbrechung der Wegeverbindung Linerweg / Altenceller Feld kann die Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Flächen über Meierkampsweg / Baumschulenweg erfolgen. Über eventl. Umwegeentschädigungen ist in den Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhandlungen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

In Bezug auf den Vortrag betreffend der Neuanlage von zwei Kleingewässern (A 25) auf Ackerstandorten wird festgestellt, dass eine Umplanung im Rahmen der Kompensationsmaßnahme A 25 erfolgt ist. Hiernach wurde ein Kleingewässer im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer von nördlich nach südlich der Bahntrasse verlegt. Für eine Verlegung des anderen Kleingewässers konnte keine Einigung erzielt werden.

Bezüglich der Anregung zur Verschiebung der Maßnahme A 12 (Anlage von Hecken mit Säumen) auf Restflächen oder Keile wird festgestellt, dass diese Maßnahme dem Ausgleich für Heckenverluste, der Schaffung zusätzlicher Leitstrukturen und Jagdzonen im Umfeld durchschnittlicher Fledermausjagdgebiete sowie der Ablenkung von der Trasse dient und eine Verschiebung grundsätzlich nicht möglich ist. Im Rahmen einer Umplanung konnte allerdings eine Teilverlegung im Einvernehmen mit den Grundeigentümern erfolgen.

Auf Grund der Anregung zu einer Verlegung der Maßnahme A 30 (Anlage von Feldgehölzen und wegbegleitenden Einzelbaumpflanzungen) wurde eine Umplanung in der Form vorgenommen, dass das vorgesehene Feldgehölz in voller Größe auf das östlich angrenzende bundeseigene Flurstück verschoben wird. Für die geplanten wegbegleitenden Einzelbäume steht kein geeigneter Ersatzstandort zur Verfügung; Erschließungslücken zu den Bewirtschaftungsflächen werden im erforderlichen Umfang offen gelassen.

Abschließend wird zu den Ersatzmaßnahmen E 31 bis E 33 (Anlage von wegbegleitenden Gehölzpflanzungen) Folgendes festgestellt:
Durch Umplanung wird der östliche Abschnitt der Hecke am Südrand des Baumschulenweges (E32) entfallen. Dafür erfolgt eine Pflanzung einer zusätzlichen Hecke nach Norden, die den unwirtschaftlichen Ostzipfel des dortigen Ackers abschneidet (E 31). Für die Maßnahme E 33 steht kein geeigneter Ersatzstandort zur Verfügung.

Eine detaillierte Abstimmung mit den Bewirtschaftern wird von der Straßenbauverwaltung zugesagt.

12.6 Evangelisch-lutherische Stadtkirchengemeinde Celle Schreiben vom 12.10.2005

Es werden Beeinträchtigungen auf Grund der Baumaßnahme für das Haus und Grundstück –Gemeindezentrum in Altenhagen mit Pfarrwohnung- durch Wertminderung, zusätzliche Verlärmung und Wegezerschneidung vorgebracht. Weiterhin wird auf die Zerstörung der Natur und Landschaft hingewiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hierzu wird vorab festgestellt, dass die angeführten Einwendungen sich alle auf den nächsten Bauabschnitt, den Mittelteil der Ortsumgehung mit der Allerquerung beziehen, welcher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass für jeden Bauabschnitt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden; die Lachtehäuser Straße wird nach heutigem Kenntnisstand eine deutlich andere Verkehrsbedeutung mit weniger Verkehr erhalten. Durch neu zu erstellende Überführungsbauwerke im 3. Bauabschnitt wird sichergestellt, dass auch künftig ausreichende Verbindungsmöglichkeiten bestehen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen werden im landschaftspflegerischen Begleitplan behandelt. Für die Querung des FFH Gebietes wurde eine FFH Verträglichkeitsuntersuchung erstellt.

In Bezug auf den Einwand der ungenügenden Berücksichtigung des Hochwasserschutzes wird festgestellt, dass für den vorliegenden Planungsabschnitt sowie auch für die folgenden Abschnitte eine hydraulische Untersuchung für die Querungen von Fuhse, Aller, Lachte und Freitagsgaben erstellt worden ist. Hierin wird nachgewiesen, dass durch die vorliegende Planung die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird.

Aus dem hydraulischen Nachweis, Unterl. 13.3 der Planunterlagen, ist ersichtlich, dass der Retentionsraumverlust durch den Aufstau überkompensiert wird, also ein maßnahmebedingter Zugewinn an Retentionsraum entsteht sowie eine akute Zunahme der Hochwassergefahr für die Anlieger der Fuhse innerhalb des Modellgebietes und eine relevante Zunahme von Erosion nicht zu erkennen ist. Somit sind die Unschädlichkeit des Aufstaus und die Sicherstellung eines schadlosen Hochwasserabflusses nachgewiesen.

Die zuständige Untere Wasserbehörde hat der vorliegenden Planung zugestimmt.

Die vorliegende Planung steht dem Hochwasserschutzprogramm nicht entgegen; es ist nicht Aufgabe der Straßenbauverwaltung vorbeugenden Hochwasserschutz zu betreiben.

Besondere Schutzmaßnahmen, wie z. B. bei einem Wasserschutzgebiet, sind nach den gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich.

12.7 Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Altencelle Schreiben vom 14.10.2005

Es werden auf Grund von Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme im 3. Bauabschnitt für die St. Gertrudenkirche einschl. Friedhof sowie Küsterhaus mit Gemeinderäumen angemessener Sicht- und Lärmschutz gefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hierzu wird vorab festgestellt, dass die angeführten Einwendungen sich alle auf den nächsten Bauabschnitt, den Mittelteil der Ortsumgehung mit der Allerquerung beziehen, welcher nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass für jeden Bauabschnitt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden; die Lachtehäuser Straße wird nach heutigem Kenntnisstand eine deutlich andere Verkehrsbedeutung mit weniger Verkehr erhalten.

12.8 E.ON Avacon AG

Schreiben vom 14.11.2005

Die bei Auslegung der Planunterlagen in den Plänen nicht enthaltene Gashochdruckleitung wurde im Deckblatt zum Lageplan (Unterlage 7, Blatt 15) sowie im Deckblatt zum Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10, Seite 19) nachgetragen; die Leitungsüberdeckung von 1,0-1,2 m wird eingehalten.

Eine Befestigung des Radweges im Kreuzungsbereich mit Pflasterung ist nicht erforderlich, da es sich nur um einen sehr kurzen Überschneidungsbereich in einem Asphalttradweg handelt.

12.9 BUND Kreisgruppe Celle

Schreiben vom 15.11.2005

Der Einwanderheber vertritt die Auffassung, dass durch die Baumaßnahme FFH-Gebiete erheblich beeinträchtigt werden und legt dazu ein Gutachten von Dr. Schreiber vor. Da keine Ausnahmegründe nach dem BNatSchG vorliegen, sei der Neubau nicht zulässig. Der Einwanderheber bemängelt weiterhin eine unzureichende Alternativenprüfung, tritt ausführlich für eine Westumfahrung ein und legt dazu eine fachtechnische Untersuchung sowie einen aktualisierten Variantenvergleich bei.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen verweist die Planfeststellungsbehörde zunächst auf die Ausführungen zur FFH-Verträglichkeit unter Punkt 8.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die aktualisierte FFH-Verträglichkeitsprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele zu erwarten sind. Somit ergibt sich für das Projekt gemäß §34 Abs.2 NNatG keine Unzulässigkeit, da es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führt.

Aus diesem Grunde erübrigt sich auch eine Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und einer zumutbaren Alternative im Rahmen einer Ausnahme gemäß §34c Abs.3 NNatG, da diese nur bei einer ausnahmsweisen Zulassung eines nach Abs.2 unzulässigen Projektes vorzunehmen ist.

Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde umfassend mit den Verkehrsuntersuchungen und möglichen Alternativen unter den Punkten 9+10 dieses Planfeststellungsbeschlusses auseinandergesetzt, auf die verwiesen wird. Als Ergebnis sei hier noch einmal bemerkt, dass die fachtechnische Untersuchung des B.A.U. nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet ist, die verkehrliche Zielsetzung der Planung sowie die vorliegende Verkehrsuntersuchung mit der Prognose 2015 in Zweifel zu ziehen.

Zu dem vorgelegten Gutachten von Dr. Schreiber weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass es im Wesentlichen in der Fachwelt umstrittene rechtstheoretische Überlegungen enthält. Die auf die konkreten Vorhabensauswirkungen bezogenen Kritikpunkte sind haltlos, da sie sich nahezu ausschließlich auf die Beeinträchtigung von Entwicklungspotential beziehen. In der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wurde nachvollziehbar dargelegt, dass keine der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen das Maß der Erheblichkeit erreicht.

Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass sich gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss zum 1.Bauabschnitt der Verlegung der B 3 von südlich Celle bis Ehlershausen die Planung in Bezug auf die Querung des FFH-Gebietes „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ nicht geändert hat. Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zum 1.Bauabschnitt festgestellt, dass die Querung des genannten FFH-Gebietes gemäß §34c Abs.1 NNatG verträglich ist. Auch durch das Nds. Oberverwaltungsgericht wurde festgestellt, dass bereits durch den ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte einer weiteren Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht entgegenstehen und sich das der Planung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt.

Des Weiteren wurde ein FFH-Gebiet „Fuhse, Erse und Kammolch-Biotop Plockhorst“ von der Nds. Landesregierung nicht gemeldet und in Bezug auf die in einem solchen Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie besteht auch kein besonderes Meldedefizit, so dass sich keine Notwendigkeit ergibt, dieses Gebiet in die FFH-Verträglichkeitsprüfung einzubeziehen.

Der Einwanderheber bemängelt weiterhin die Umweltverträglichkeitsprüfung und den landschaftspflegerischen Begleitplan hinsichtlich unzureichender Prüfung von Eingriffsvermeidung bzw. Minimierung und ungenügender Alternativenprüfung.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zunächst ist anzumerken, dass in den Planunterlagen nicht die Umweltverträglichkeitsprüfung, sondern die Unterlagen, die sich aus den Anforderungen aus dem §6 UVPG ergeben, enthalten sind. Die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und ist in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Punkt 8.5 ausführlich dargelegt; insofern wird auf diese Ausführungen verwiesen. Darüber hinaus verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Punkt 8.1 dieses Beschlusses, wo grundlegende Aussagen zur Konfliktminderung gemacht wurden und auf die umfassende Würdigung der Verkehrsuntersuchungen bzw. Varianten unter Punkt 9 und 10 dieses Beschlusses. Unter Beachtung aller verkehrlichen Gesichtspunkte und unter Einbeziehung der konkreten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde die sich einzig anbietende Variante gewählt.

Des Weiteren bemängelt der Einwanderheber die Abschnittsbildung und die Reihenfolge beim Bau der Abschnitte.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Bezüglich der Abschnittsbildung hat die Planfeststellungsbehörde unter Punkt 9 dieses Beschlusses aus dem Planfeststellungsbeschluss zum 1.Bauabschnitt der Gesamttrasse zitiert, wo Grundsätzliches zur Abschnittsbildung ausgeführt wird und worauf zunächst verwiesen wird. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die nun festgestellte Planung den 2.Bauabschnitt

einer Gesamtmaßnahme darstellt, die sich in drei Teilbereiche gliedert, nämlich in die Verlegung der B 3 von südlich Celle bis nördlich Ehlershausen (1.BA), in die Ortsumgehung Celle [2.BA (Südteil), 3.BA (Mittelteil) und 4.BA (Nordteil)] sowie in die Ortsumgehung Groß Hehlen (5.BA) und vor diesem Hintergrund als ausgewogen angesehen werden kann. Für die Abschnittsbildung des vorliegenden Abschnittes ist daher zwingend geboten an den vorangegangenen Abschnitt anzuknüpfen. Die Verkehrsbedeutung ist hierbei nicht isoliert auf den vorliegenden Abschnitt bezogen zu betrachten, sondern im Zusammenhang mit dem Abschnitt „nördlich Ehlershausen bis südlich Celle“. Insofern ist die Verkehrswirksamkeit mit der Realisierung des vorliegenden Abschnittes bereits höher als bei nur einem Abschnitt.

Der Einwanderheber trägt weiterhin vor, dass die Baumaßnahme den Zielen der Raumordnung widerspricht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Dieser nun festgestellte Planungsabschnitt sowie der 1.Bauabschnitt entsprechen der raumordnerisch festgestellten Linie. In dem Raumordnungsverfahren waren die Auswirkungen der Planung auf den Raum bezogen festzustellen und zu bewerten. Dieses schließt bei linienförmigen Vorhaben die Überprüfung der beiderseitigen Wirkflächen ein und führt damit tatsächlich zur Bewertung eines Vorhabenskorridors. In diesem Korridor kann im Rahmen der Planung die -parzellenscharfe- Feintrassierung gefunden werden.

Die nach der Rückstellung der Feinvariante 11 nunmehr seitens der Straßenbauverwaltung favorisierte Feinvariante F 8N ist eine unter Naturschutzgesichtspunkten optimierte Untervariante der in dem Raumordnungsverfahren überprüften Feinvariante 8. Sie weicht unter raumordnerischen Gesichtspunkten nur geringfügig von der Trasse F 8 ab und liegt in Bezug auf ihre Raum- und Umweltauswirkungen im gleichen Wirkungsbereich. Damit kann die modifizierte Feinvariante F 8 (jetzt F 8N) als im Raumordnungsverfahren hinreichend berücksichtigt gelten.

Die aus raumordnerischer Sicht geringfügige Abweichung der Feinvariante F 8N von der Feinvariante F 8 stellt keine grundlegende oder umfassende Änderung der Planung dar, die das Erfordernis einer Ergänzung oder der Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens auslösen würde.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die zuständige Raumordnungsbehörde ein neues Raumordnungsverfahren für nicht erforderlich hält.

Der Einwanderheber führt dann aus, dass die Baumaßnahme nicht mit dem vorbeugenden Hochwasserschutz vereinbar wäre und die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie nicht berücksichtigt werden.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

In der den Planfeststellungsunterlagen beiliegenden hydraulischen Untersuchung für die Fuhsequerung wurde nachgewiesen, dass die geplante Brücke mit den Dammbauwerken die Hochwassersituation in Celle nicht negativ verändert. Die Berechnung weist einen zusätzlichen Aufstau bei einem HQ_{100} von 3 cm aus.

Aus dem hydraulischen Nachweis, Unterlage 13.3 der Planunterlagen, ist ersichtlich, dass der Retentionsraumverlust durch den Aufstau überkompensiert wird, also ein maßnahmebedingter Zugewinn an Retentionsraum entsteht sowie eine akute Zunahme der Hochwassergefahr für die Anlieger der Fuhse innerhalb des Modellgebietes und eine relevante Zunahme von Erosion nicht zu erkennen ist. Somit sind die Unschädlichkeit des Aufstaus und

die Sicherstellung eines schadlosen Hochwasserabflusses nachgewiesen. Die vorliegende Planung steht dem Hochwasserschutzprogramm nicht entgegen; es ist nicht Aufgabe der Straßenbauverwaltung vorbeugenden Hochwasserschutz zu betreiben. Besondere Schutzmaßnahmen, wie z. B. bei einem Wasserschutzgebiet, sind nach den gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich.

Die Wasserrahmenrichtlinie wurde im Jahre 2004 in nationales Recht umgesetzt. Das Niedersächsische Wassergesetz wurde entsprechend angepasst und bei der Planung berücksichtigt. Das Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde wurde hergestellt (siehe auch Punkt 3 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

Die vom Einwanderheber erhobenen Einwendungen bezüglich der negativen Auswirkungen der B 3 neu auf die Gesundheit durch Lärm und Schadstoffe werden zurückgewiesen.

In Bezug auf Lärmimmissionen, die durch den Verkehr der neuen Straße ausgehen, wird festgestellt, dass diese in ihren Auswirkungen für einzelne Emissionsorte untersucht und die Berechnungen und Ergebnisse in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) entsprechend beschrieben sind. Schutzmaßnahmen werden gemäß der gesetzlichen Vorgaben (hier: passiver Lärmschutz) vorgenommen.

Weiterhin wird in Bezug auf Luftschadstoffimmissionen festgestellt, dass die Abschätzung der Luftschadstoffe nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“ zeigt, dass die von der neuen Straße in der Verkehrsprognose 2015 ausgehenden Immissionen –Vorbelastung und Zusatzbelastung– die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 22.BImSchV nicht überschreiten. Besondere Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die gesetzlichen Vorgaben des Immissionsschutzes bei der Planung entsprechend berücksichtigt wurden.

Der Einwanderheber bezweifelt die Umsetzung, Wirksamkeit und notwendige Funktionskontrollen der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus und hat keinen Grund daran zu zweifeln, dass die mit diesem Beschluss festgestellten Kompensationsmaßnahmen von der Straßenbauverwaltung durch fachkundiges Personal auch ausgeführt werden. Die zeitliche Einordnung der durchzuführenden Maßnahmen bezieht sich auf den jeweils zu erwartenden Eingriff und nicht auf die gesamte Baumaßnahme.

Funktionskontrollen sind dann erforderlich, wenn aufgrund mangelnder Erfahrungswerte das Erreichen des Kompensationsziels nicht sicher ist und ggf. durch Änderungen in der Pflege und Unterhaltung steuernd eingegriffen werden muss. Ansonsten reicht eine Herstellungskontrolle im Regelfall aus. Sie wird grundsätzlich zusammen mit der Unteren Naturschutzbehörde durchgeführt.

Des Weiteren rügt der Einwanderheber Mängel bei der Bestandsaufnahme zum landschaftspflegerischen Begleitplan, so u.a. bei der erheblichen Beeinträchtigung von Flora und Fauna, bei den Angaben zur Bodenqualität, bei der Zerstörung eines ortsnahen Erholungsgebietes und bei der erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe werden im landschaftspflegerischen Begleitplan nachvollziehbar beschrieben. Die textlichen und zeichnerischen Darstellungen ermöglichen eine hinreichende Einschätzung und Bewertung der Werte und Funktionen des Raumes und der durch das Vorhaben entstehenden Konflikte und Beeinträchtigungen. Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplans ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach §17 FStrG einstellen zu können und den notwendigen Ausgleich nach §10 NNatG und den erforderlichen Ersatz nach §12 NNatG ermitteln zu können.

Zur weiteren Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ausführungen zu Natur und Landschaft unter Punkt 8.1 dieses Beschlusses verwiesen und zur erheblichen Beeinträchtigung von Flora und Fauna auf die Ausführungen zum Artenschutz unter Punkt 8.3 dieses Beschlusses.

Ergänzend führt die Planfeststellungsbehörde dazu folgendes aus:

Bezüglich der genauen Angaben zur Bodenqualität ist in der Anlage zum landschaftspflegerischen Begleitplan detailliert beschrieben, was mit welcher Methode untersucht und bewertet wurde. Die Ergebnisse sind in die nun festgestellten Kompensationsmaßnahmen eingeflossen.

Die Zerschneidungswirkungen im Naherholungsgebiet sind durch nun festgestellte Querungsbauwerke so weit wie möglich minimiert worden. Weitere Zerschneidungswirkungen im Hinblick auf den Naturhaushalt und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes beschreibt der landschaftspflegerische Begleitplan im Bestands- und Konfliktplan. Hierfür wurden entsprechende Kompensationsmaßnahmen festgestellt.

Die Erfassung von Flora und Fauna (zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang) ist ebenfalls in der Anlage zum landschaftspflegerischen Begleitplan detailliert beschrieben.

Im Einzelnen führt die Planfeststellungsbehörde folgendes aus:

Bezüglich der Farn- und Blütenpflanzen gehört die Umsetzung von Vegetationsbeständen durchaus zum Stand der Technik und ermöglicht den Erhalt und die Weiterentwicklung gefährdeter Bestände.

Die Amphibien wurden im Frühjahr 1999 durch fünf Erfassungsgänge an den Laichgewässern kartiert, im südöstlichen Teil im Frühjahr 1998 an sechs Terminen. Hierdurch ist gewährleistet, dass die Tiere auf ihrem Weg zu den Laichgewässern und zurück erfasst werden konnten. Bei der Erfassung sind auch die Ansprüche der einzelnen Arten mit berücksichtigt worden.

Die Erfassung der Heuschrecken erfolgte durch drei Begehungen im Sommer 1999, im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes im Sommer 1998 durch fünf Begehungen. Dabei wurden die Tiere akustisch, unterstützt von einem BAT-Detektor, und mit Kescherfang halbquantitativ erfasst. Außerdem wurden einige der vorhandenen Gebüsche und Äste abgeklopft. Ziel war die Erfassung einer möglichst hohen Zahl von Fundpunkten schutzbedürftiger Arten und nicht vorrangig die Erfassung des vollständigen Arteninventars einer jeden Probestfläche. Darüber hinaus wurden außerhalb des Straßenkorridors (50m beiderseits) möglichst alle Biotope mit Verdacht des Vorkommens schutzbedürftiger Arten näher untersucht.

Der Verlust der Lebensräume wird durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen, die als Lebensraum für Heuschrecken geeignet sind, ausgeglichen.

Die Reptilien wurden 1999 schwerpunktmäßig in drei Begehungen kartiert. Zudem wurde an den Terminen zwischen Frühjahr und Spätsommer bei der Kartierung anderer Tiergruppen ebenfalls auf Reptilien geachtet. Im südwestlichen Teil des Untersuchungsraumes wurden die Reptilien in sieben Begehungen kartiert. Es wurde jeweils in geeignet scheinenden Biotopen gezielt nachgesucht.

Bezüglich der Libellen weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, da alle geschützten Libellenarten häufig und weit verbreitet sind und ihre Unterschutzstellung vorrangig aufgrund der Verwechslungsgefahr mit seltenen Arten erfolgt ist, dass eine Umsiedlung der Libellen nicht sinnvoll ist. Im vorliegenden Fall erlauben es verkehrstechnische Zwangspunkte nicht, die Lebensstätte zu erhalten. Die Festlegung des Trassierungsraumes für den vorliegenden Abschnitt sowie die Bindung der Linienführung an Zwangspunkte, die bereits in den vorgelagerten Verfahren erfolgte, lässt alternative Linienführungen nicht zu. Besonderen Einfluss auf die Lage der Trasse und die gewählte Bauvariante haben der Anschluss des 1. Bauabschnittes, die Abstände zu Siedlungsflächen und zu landwirtschaftlichen Hofstellen, die Querung der Fuhse und ihrer Aue unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen des Hochwasserschutzes, die Querung der Burgstraße sowie die Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen gemäß den Anforderungen des NNatG. Das verkehrliche Erfordernis für die Celler Ortsumgehung stellt einen hinreichenden, überwiegenden Allgemeinwohlbelang dar.

Bezüglich der Vogelarten weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass der Verweis auf die EU-RL 79/409/EWG in diesem Zusammenhang ohne Belang ist. Im Untersuchungsgebiet ist kein europäisches Vogelschutzgebiet vorhanden, darüber hinaus kennt die V-RL keine prioritären Vogelarten. Allein das Vorkommen einzelner Vogelarten nach Anhang 1 der V-RL rechtfertigt keine Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens. Gleichwohl sind diese Arten im Rahmen der Eingriffsregelung und der artenschutzrechtlichen Anforderungen berücksichtigt worden.

Die Durchtrennung bzw. Entwertung von Fledermausflugstrecken und -jagdgebieten kann ausgeglichen werden, indem im umgebenden Offenland abseits der Trasse neue Leitstrukturen und Nahrungsreviere wie Gehölzbestände und kleine Gewässer angelegt werden, insgesamt also das Lebensraumangebot für die Tiere verbessert wird. In Verbindung mit den trassennahen Schutzpflanzungen lässt sich so für diese Artengruppe eine hinreichende Kompensation erzielen.

Die Schaffung von Horst-, Höhlen- und Quartierbäumen dient dem Ausgleich von Lebensraumbeeinträchtigungen für waldbewohnende Fledermäuse und Vögel. Fledermausquartierverluste sind überall dort zu befürchten, wo Bäume gefällt werden. Zur Vermeidung direkter Tierverluste sind in Betracht kommende Quartierbäume (besonders Laubbäume ab etwa 40 Jahre Alter, aber auch ältere Kiefern) vor den Fällarbeiten von einer fachkundigen Person auf Baumhöhlen zu untersuchen sowie vorhandene Tiere vor oder während der Fällung zu sichern und umzusiedeln.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde die gerügten Mängel bezüglich des Landschaftspflegerischen Begleitplans aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht teilt.

12.10 NABU Gruppe Celle Schreiben vom 09.11.2005

Der Einwanderheber sieht sich in seiner Beteiligungsmöglichkeit eingeschränkt, da ihm bei der Einleitung des Verfahrens nicht die gesamte Unterlage 12 der Planunterlagen zugeleitet wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Mit Schreiben vom 17.08.2005 wurden den Naturschutzverbänden die üblichen Planunterlagen (Kurzfassung Unterlage 1, 2+3 sowie die Ausfertigung für Verbände Unterlage 1, 1a, 12.1, 12.3.1+12.3.3) zur Stellungnahme übersandt.

Weiterhin wurde in diesem Schreiben auf die Auslegungen der Planunterlagen in der Stadt Celle sowie in den Samtgemeinden Flotwedel und Wathlingen zur allgemeinen Einsicht und auf die Möglichkeit der weiteren Einsicht bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Geschäftsbereich Verden sowie bei der Planfeststellungsbehörde in Wolfenbüttel hingewiesen.

Somit hatte der Einwanderheber mehrere Möglichkeiten der Einsichtnahme und auch ggf. der Anforderung weiterer von ihm benötigter Planunterlagen. Dies ist die gängige Verfahrensweise in Planfeststellungsverfahren und wird von allen Naturschutzverbänden so durchgeführt.

Das Gleiche gilt für die Unterlage 2.1 der Planunterlagen.

Bezüglich einer alternativen Linienführung wird festgestellt, dass die Liniebestimmung des BMVBW auf Grund des Raumordnungsverfahrens anlässlich des Ergebnisses einer FFH-Verträglichkeitsprüfung im Mittelabschnitt von der Variante 11 auf die Variante 8N geändert wurde. Diese Trasse ist nun grundsätzlich verbindlich und eine deutlich abweichende Linienführung nicht möglich. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Nr.10 des Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen.

In der Unterlage 1a der Planunterlagen werden unter Nr. 5.1.3 mit der Tabelle 5-1 die vorhabensbedingten Auswirkungen / Veränderungen des Schutzgutes Mensch und unter Nr. 5.1.4 mit Tabelle 5-2 die Bewertung dieser Auswirkungen zutreffend erläutert.

Auf Grund des Neubaus von Unter- und Überführungen im Bereich bedeutsamer Wegeverbindungen ist hierbei eine korrekte Bewertung vorgenommen worden. Eine Querungsmöglichkeit des Hörstenweges ist nach der Baumaßnahme nicht vorgesehen, hier ist auf die Querungen bei den Bauwerken BW Ce 6a und BW Ce 8 auszuweichen.

Zur Methodik bei der Betrachtung des Landschaftsbildes und zur Ermittlung des Kompensationsumfangs sind ausführliche Hinweise im Landschaftspflegerischen Begleitplan und in der Anlage zum Landschaftspflegerischen Begleitplan gegeben.

Unter Punkt 7 „Maßnahmenkonzept“ des Erläuterungsberichtes werden neben den in den Maßnahmenblättern der Maßnahmenkartei (Unterlage 12.3.3) detailliert beschriebenen und in den Unterlagen 12.3.1 und 12.3.2 räumlich dargestellten Maßnahmen grundsätzliche Hinweise zu den wesentlichen Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegeben.

Der Kompensationsumfang ist in der Maßnahmenkartei sowie in der vergleichenden Gegenüberstellung der Konflikte und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Unterlage 12.3.3) ausführlich dargelegt.

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen wird auf Grund einer mit der Unteren Naturschutzbehörde abzusprechenden Ausführungsplanung durchgeführt. Bei der Auswahl

der in den Maßnahmeblättern A 21 und A 22 für den Nutzungsverzicht vorgesehenen Bäume ist nicht ausschließlich der aktuelle Stammumfang entscheidend.

12.11 Aktion Fischotterschutz e.V.

Schreiben vom 07.10.2005 und 03.05.2006

Das Maßnahmenblatt S 10 der Maßnahmenkartei sieht die Umsetzung bereits vor Beginn der Straßenbauarbeiten in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde ebenso vor, wie eine Funktionskontrolle der Reproduktion der Amphibien über fünf Jahre.

Die Anlage von Leitstrukturen für größere Tierarten ist bei dem Brückenbauwerk über die Fuhse (BW Ce 9) im Rahmen der Ausführungsplanung mit allen Beteiligten abzustimmen; die Belange des Hochwasserschutzes sind hierbei zu beachten.

In Bezug auf die vom Einwanderheber vorgetragene Störungen im Wanderverhalten der Fischotter (und Biber) werden im Rahmen der Ausführungsplanung geeignete Maßnahmen getroffen, um die Beeinträchtigungen im Bereich der Fuhse so gering wie möglich zu halten; aktuelle Vorkommen der o.g. Tierarten sind in diesem Gewässerabschnitt allerdings nicht bekannt.

Bezüglich der vorgetragenen Einwendungen in Hinblick auf FFH-Gebiet, geschützte Arten und Biotope sowie Eingriffsminimierung wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

12.12 Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.

Schreiben vom 10.11.2005

Der Forderung, einen Teil der mit den Ausgleichsmaßnahmen A 23-25 herzustellenden Kleingewässer auch als Lebensraum für Kleinfischarten nutzbar zu machen, kann nicht entsprochen werden, da die Anlagen als Ersatzlaichgewässer für Amphibien dienen sollen und der Besatz mit Kleinfischarten diesen Kompensationszielen zuwider laufen würde.

12.13 Nds. Heimatbund

Schreiben vom 17.11.2005

Bezüglich der vorgetragenen Einwände in Hinblick auf den (Durchgangs-) Verkehr, Verlängerung der Biermannstraße und den Baubeginn wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf Lärmimmissionen, die durch den Verkehr der neuen Straße ausgehen, wird festgestellt, dass diese in ihren Auswirkungen für einzelne Emissionsorte untersucht und die Berechnungen und Ergebnisse in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11) entsprechend beschrieben sind. Schutzmaßnahmen werden gemäß der gesetzlichen Vorgaben (hier: passiver Lärmschutz) vorgenommen.

Weiterhin wird in Bezug auf Luftschadstoffimmissionen festgestellt, dass die Abschätzung der Luftschadstoffe nach der „MLuS 02, geänderte Fassung 2005“ zeigt, dass die von der neuen Straße in der Verkehrsprognose 2015 ausgehenden Immissionen –Vorbelastung und Zusatzbelastung- die für den Straßenverkehr relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Vegetation nach der 22. BImSchV nicht überschreiten.

Besondere Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Hinsichtlich des Vortrages zur Bedeutung einer Westumgehung durch den Einwanderheber wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

Vom Einwanderheber wird die durch die Baumaßnahme eintretende Trennwirkung zwischen der eigentlichen Stadt und den umliegenden Ortschaften beanstandet.

Hierzu wird festgestellt, dass die Ortsumgehung zwar auch trennend zwischen den Stadtteilen wirken wird, die wichtigen Wegebeziehungen aber erhalten bzw. neu hergestellt werden. In diesem Zusammenhang wird auch festgestellt, welchen Effekt die Trennung auf die Verkehrsentwicklung bei sehr hohem Kraftfahrzeugverkehr mit bedeutendem LKW-Anteil in den betroffenen Ortsteilen hat; Altencelle und Altenhagen werden in ihren Ortskernen praktisch verkehrsberuhigt.

Betreffend die vorgetragenen Einwände zur Zerstörung von Natur und Landschaft wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

12.14 Arbeitskreis Umwelt Nienhagen e.V.

Schreiben vom 05.11.2005

Der Einwanderheber sieht die Teilabschnitte der Gesamtplanung als nicht gerechtfertigt an und in einem Bauverlauf von Norden nach Süden eine schnellere Verkehrsentlastung. S.E. wirkt die Stadtentwicklung Celles gegen eine Entlastung der Innenstadt und der Durchgangsverkehr wird als geringster Teil des Verkehrsaufkommens gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird zu dem Thema Gesamtplanung festgestellt, dass die Ortsumgehung Celle in mehreren Teilabschnitten geplant wird und hierfür jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Im ersten Teilabschnitt der B 3 südlich Celle wurde dargestellt, dass im weiteren Trassenverlauf der Gesamtplanung keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Dabei ist die Gesamtvorhaben bezogene Prüfung allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorzunehmen wie die für den konkret geplanten Abschnitt. Nur dann, wenn bereits durch mit dem ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte eine weitere Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht denkbar ist, wäre schon hinsichtlich des ersten Bauabschnittes festzustellen, dass die Planung ihren gestaltenden Auftrag verfehlt und deshalb abwägungsfehlerhaft ist. Es wird festgestellt, dass sich das der Planfeststellung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt und dem Bau der Ortsumgehung Celle im weiteren Verlauf entgegenstehende unüberwindbare Hindernisse nicht erkennbar sind.

Die durch die Stadt Celle für den Verkehr begrenzt geöffnete Innenstadt bzw. Fußgängerzone steht in keinem Widerspruch zur geplanten Ortsumgehung Celle, da hierbei nur der Zielverkehr näher an die Geschäfte der Innenstadt herangebracht werden soll.

Der Einwanderheber sieht die Beeinträchtigungen von Erholungsgebieten, Landschaftsbild und Lebensraum von Tieren und Pflanzen sowie der Fuhse bzw. Fuhseauen als nicht gerechtfertigt. Er fragt nach der Verbindlichkeit der Kompensationsmaßnahmen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Die Kompensationsmaßnahmen (Unterlage 12.3.2+12.3.3) werden mit dem Planfeststellungsbeschluss festgestellt und sind somit rechtsverbindlich und für die Straßenbauverwaltung verpflichtend.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwendung bezüglich des Hochwassers wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

12.15 Arbeitsgemeinschaft Umwelt- und Naturschutz Celle e.V.

Schreiben vom 10.11.2005

Die Einwanderheberin sieht keine Entlastung der Innenstadt bei einer Entnahme von nur bis zu 10% des Verkehrs und spricht der vorgesehenen Variante 8N Bundesstraßentauglichkeit ab. Auf Grund der Verkehrsuntersuchung Retzko + Topp 1988 wird eine Ostumgehung als fehlerhaft angesehen und eine kritische Überprüfung der vorhandenen Westumgehung ist geboten. Der Prognosehorizont 2015 wird als unzureichend sowie die zu Grunde liegenden Verkehrsdaten als zu alt gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Grundlage der vorliegenden Planung ist eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 1998, mit Ergänzungen aus Mai 2003. Die verwandten Verkehrsdaten wurden 1998 erhoben und sind auch weiterhin aktuell. Der Prognosehorizont 2015 stellt nach jetziger Einschätzung die Grenze der Zunahme des Verkehrs dar.

In dieser Verkehrsuntersuchung wird deutlich dargestellt, welche Verkehrsmenge aus dem Stadtgebiet auf die geplante Ortsumgehung verlagert wird. In der Prognose wird nachgewiesen, dass sich aus dem Stadtgebiet von Celle bis zu 28.500 Kfz/Tag (Netzfall 6G) verlagern werden, wobei es sich nicht um kleine Verkehrsanteile handelt. Die Verkehrsbedeutung der B 3 als Bundesstraße ist auf Grund der Netzfunktion und der Verkehrsbelastung gegeben.

Bei einer Untersuchung der Wirksamkeit der Variante 5 wird belegt, dass diese eine relativ geringe Entlastung der Innenstadt sowie der östlichen Bereiche von Celle bei einem deutlich höherem Kostenaufwand erzielen würde. Die zwischenzeitlich verlängerte Biermannstraße mit der Allerbrücke ist bei der vorliegenden Verkehrsuntersuchung immer als vorhanden berücksichtigt wurden.

Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Punkte 9 und 10 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wendet sich die Einwanderheberin gegen den Verzicht auf ein neues Raumordnungsverfahren, sieht Gefahren im Hochwasserschutz und sieht eine Ignoranz der Planung bei der Zerschneidung hochwertiger, landwirtschaftlicher Nutzflächen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

In dem Raumordnungsverfahren waren die Auswirkungen der Planung auf den Raum bezogen festzustellen und zu bewerten. Dieses schließt bei linienförmigen Vorhaben die Überprüfung der beiderseitigen Wirkflächen ein und führt damit tatsächlich zur Bewertung eines Vorhaben-„Korridors“. In diesem Korridor kann im Rahmen der Planung die -parzellenscharfe- Feintrassierung gefunden werden.

Die nach der Rückstellung der Feinvariante 11 nunmehr seitens der Straßenbauverwaltung favorisierte Feinvariante F 8N ist eine unter Naturschutzgesichtspunkten optimierte Untervariante der in dem Raumordnungsverfahren überprüften Feinvariante 8. Sie weicht unter raumordnerischen Gesichtspunkten nur geringfügig von der Trasse F 8 ab und liegt in Bezug auf ihre Raum- und Umweltauswirkungen im gleichen Wirkungsbereich. Damit kann die modifizierte Feinvariante 8 (jetzt 8N) als im Raumordnungsverfahren hinreichend berücksichtigt gelten.

Die aus raumordnerischer Sicht geringfügige Abweichung der Feinvariante F 8N von der Feinvariante F 8 stellt keine grundlegende oder umfassende Änderung der Planung dar, die das Erfordernis einer „Ergänzung“ oder der Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens auslösen würde.

Die zuständige Raumordnungsbehörde hält ein neues Raumordnungsverfahren für nicht erforderlich.

In Bezug auf den Einwand der ungenügenden Berücksichtigung des Hochwasserschutzes wird festgestellt, dass für den vorliegenden Planungsabschnitt sowie auch für die folgenden Abschnitte eine hydraulische Untersuchung für die Querungen von Fuhse, Aller, Lachte und Freitagsgaben erstellt worden ist. Hierin wird nachgewiesen, dass durch die vorliegende Planung die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird.

Aus dem hydraulischen Nachweis, Unterl. 13.3 der Planunterlagen, ist ersichtlich, dass der Retentionsraumverlust durch den Aufstau überkompensiert wird, also ein maßnahmebedingter Zugewinn an Retentionsraum entsteht sowie eine akute Zunahme der Hochwassergefahr für die Anlieger der Fuhse innerhalb des Modellgebietes und eine relevante Zunahme von Erosion nicht zu erkennen ist. Somit sind die Unschädlichkeit des Aufstaus und die Sicherstellung eines schadlosen Hochwasserabflusses nachgewiesen.

Die zuständige Untere Wasserbehörde hat der vorliegenden Planung zugestimmt.

Die vorliegende Planung steht dem Hochwasserschutzprogramm nicht entgegen; es ist nicht Aufgabe der Straßenbauverwaltung vorbeugenden Hochwasserschutz zu betreiben.

Besondere Schutzmaßnahmen, wie z. B. bei einem Wasserschutzgebiet, sind nach den gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich.

Bezüglich der Flächenzerschneidungen wird festgestellt, dass bei der Feintrassierung der Linie die Inanspruchnahme und Flächenzerschneidung so weit wie möglich minimiert wurde, gleichwohl aber nicht vollständig vermieden werden konnte. Die nicht zu vermeidenden Beeinträchtigungen werden im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren in Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.

Von der Einwanderheberin werden die in den folgenden Bauabschnitten liegenden FFH-Gebiete als Planhindernisse gesehen und die Beeinträchtigungen des Landschaftsraumes bzw. die Zerstörung von Natur- und Erholungslandschaften beanstandet.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Für das FFH-Gebiet 90 (Aller/Untere Lachte/Freitagsgaben) wurde bereits mit der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für die Verlegung der B 3 südlich von Celle (1.Bauabschnitt) die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Schutzziele des Gebietes nachgewiesen. Eine Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf die Fuhse ist nicht erforderlich, da

es sich hierbei nicht um ein FFH-Gebiet handelt. Zu weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 8.2 des Beschlusses verwiesen.

Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden bei der Planung beachtet und bewertet. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten Lärmschutzmaßnahmen und Bepflanzungen vorgesehen, um die akustischen und visuellen Beeinträchtigungen zu reduzieren. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

12.16

Als grundsätzliche Kritikpunkte an der Baumaßnahme der Ortsumgehung Celle spricht der Einwanderheber für seine Mandanten den noch nicht bestandskräftigen ersten Bauabschnitt und die nicht eigenständige Verkehrsbedeutung des zweiten Bauabschnittes an.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hierzu wird festgestellt, dass im Rahmen der Klage gegen den ersten Bauabschnitt zwischenzeitlich ein Beschluss über den Antrag auf aufschiebende Wirkung sowie in der Sache selbst ergangen ist. Die Straßenbauverwaltung wird kurzfristig im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses mit den Bauarbeiten beginnen.

Eine eigenständige Verkehrsbedeutung des vorliegenden Bauabschnittes ohne den Bauabschnitt südlich Celle ist nicht gegeben und eine bauliche Umsetzung nur des vorliegenden Abschnittes wird somit nicht erfolgen.

Betreffend der vorgetragenen Einwände zur Zerstörung von Natur und Landschaft, Naherholung und FFH-Gebiet wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vorgetragenen Einwände in Hinblick auf den (Durchgangs-) Verkehr, Verlängerung der Biermannstraße und den Baubeginn wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Vortrages zur Bedeutung einer Westumgehung durch den Einwanderheber wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird in Bezug auf die Einrede zum Hochwasserschutz zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

Das vom Einwanderheber gesehene Problemfeld Lärm- und Abgasbelastung ist nachvollziehbar in der Schalltechnischen und Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 11) der Planunterlagen abgearbeitet.

Zu dem vom Einwanderheber gesehenen Problem des Abriegelungseffektes für Altencelle, Lachtehausen und Altenhagen wird festgestellt, dass durch neu zu erstellende Überführungsbauwerke im 3. Bauabschnitt sichergestellt wird, dass auch künftig ausreichende Verbindungsmöglichkeiten bestehen; ggf. geringfügige Umwege liegen im akzeptablen Bereich.

In Bezug auf die vorgetragenen Eingriffe in die landwirtschaftlichen Strukturen wird festgestellt, dass für den vorliegenden Bauabschnitt die möglichen Eingriffe westlich der

Fuhse im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens „Celle Süd“ abgearbeitet werden und für den anschließenden Bereich diese in Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt werden.

Im Rahmen der Linienbestimmung durch den BMVBW wurde seinerzeit eine Nutzen-Kosten Analyse sowie auch eine Verkehrsrisikoeinschätzung durchgeführt. Diese fielen eindeutig zu Gunsten der östlichen Variante 11 mit Brücke aus.

Da die jetzt geplante Variante 8N mit 24,1 km zwar 2,2 km länger als die Variante 11 ist, durch weniger aufwändige Bauwerke jedoch nur geringfügig teurer sein wird, hat sich das Nutzen-Kosten Verhältnis nicht signifikant verändert. Insofern kann auf eine erneute Bewertung verzichtet werden.

12.16

Die vorgesehene Inanspruchnahme von 580m² des Flurstücks 129/35, Flur 3 in der Gemarkung Altencelle für eine Kompensationsmaßnahme E 32 (Randliche Heckenpflanzung) entfällt nach Umplanung.

12.17

Da von dem Einwanderheber größere Flächen für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden müssen, wird von ihm die landwirtschaftliche Existenzgefährdung deklamiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Begründung der Zurückweisung wird auf den Beschluss des vorangegangenen ersten Bauabschnittes verwiesen:

„B. II. 5. 1. 1 Landwirtschaftlicher Betrieb Wolfgang Harms

Herr Harms hat mit seiner Einwendung die zwangsweise Betroffenheit seines landwirtschaftlichen Betriebes im 2. BA geltend gemacht.

Die Betroffenheit im Hinblick auf Landabzug, die vom Planungsträger bestätigt wird, wurde von Amts wegen in die Abwägung eingestellt. Bei der Gewichtung dieses Belangs war zu berücksichtigen, dass Herr Harms erklärt hat, dass die Betroffenheit nicht zu einer Existenzgefährdung seines Betriebes führen wird. Er hat seine Einwendung schriftlich zurück genommen.“

In Bezug auf den Vortrag betreffend der Zerstörung und Neuanlage von zwei Kleingewässern auf Flurstücken des Einwanderhebers wird festgestellt, dass eine Umplanung im Rahmen der Kompensationsmaßnahme A 25 im Einvernehmen mit dem Einwanderheber erfolgt ist. Hiernach wurde ein Kleingewässer von nördlich nach südlich der Bahntrasse verlegt. Für eine Verlegung des anderen Kleingewässers konnte keine Einigung erzielt werden.

Hinsichtlich der Verschlechterung der Erreichbarkeit von Hofstelle und bewirtschafteten Flächen wird festgestellt, dass Zuwegungen im erforderlichen Umfang wieder hergestellt werden und alle anderen Aspekte wie Erschwernisse der Bewirtschaftung sowie des Eigentumsverlustes im Rahmen der Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhandlungen geregelt werden.

12.18

Der Einwanderheber trägt die erschwerte Bearbeitung der verbleibenden Flächen sowie die Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit vor.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass die Erschließung der Bewirtschaftungsflächen im erforderlichen Umfang wieder hergestellt wird und Aspekte wie Erschwernisse der Bewirtschaftung sowie des Eigentumsverlustes im Rahmen der Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhandlungen geregelt werden.

12.19

Die Einwanderheberin ist Eigentümerin eines Grundstückes im Bereich des dritten Bauabschnittes und wendet sich gegen die Baumaßnahme mit den von ihr befürchteten Negativfolgen, dargelegt in der Klagebegründung zum ersten Bauabschnitt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Da das Grundstück der Einwanderheberin -voraussichtlich- erst im nächsten Bauabschnitt betroffen sein wird, ergibt sich für den vorliegenden Planungsabschnitt keine zwingende Betroffenheit.

Über die Klage im Rahmen des ersten Bauabschnittes wird das Gericht entscheiden.

12.20

Die Einwanderheberin sieht eine erhebliche Inanspruchnahme ihres Flurstückes 81/3, Flur 115 in der Gemarkung Celle und das notwendige Ruhebedürfnis des Wohnhauses in Altencelle durch den zu erwartenden Verkehrsboom gefährdet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Durch eine Umplanung der Kompensationsmaßnahme E 30 wird die Anlage eines Feldgehölzes auf einem anderen Flurstück umgesetzt und somit von dem o.g. Flurstück der Einwanderheberin 615m² weniger in Anspruch genommen. Die wegbegleitenden Einzelbaumpflanzungen verbleiben auf dem Grundstück, Erschließungslücken zu den Bewirtschaftungsflächen werden im erforderlichen Umfang offen gelassen.

Für jeden Bauabschnitt werden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt; die Lachtehäuser Straße wird nach heutigem Kenntnisstand eine deutlich andere Verkehrsbedeutung mit weniger Verkehr erhalten.

12.21

Die Einwanderheber sehen in der Inanspruchnahme ihres Flurstückes 359/37, Flur 23 in der Gemarkung Altencelle durch die Kompensationsmaßnahme E 32 -Anlage von wegbegleitenden Gehölzpflanzungen- die Zugänglichkeit beeinträchtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Sind im Bereich der anzulegenden Pflanzstreifen Erschließungslücken für die Bewirtschaftungsfläche notwendig, werden diese nach Absprache im erforderlichen Umfang offen gelassen.

12.22

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Flurstückes für Ersatzmaßnahmen und hält diese für wirkungslos.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die grundsätzliche Notwendigkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergibt sich aus dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz. Bei der Kompensationsmaßnahme E 32 handelt es sich um die Anlage von wegbegleitenden Gehölzpflanzungen, deren Lage und Begründung im Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend dargelegt ist. Der Eigentumsverlust wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen geregelt.

12.23

In Bezug auf die vorgetragene Betroffenheit im Rahmen einer Existenzfähigkeit des Hofes und einer weiteren Beteiligung des Einwanderhebers wird festgestellt, dass die betroffenen Flurstücke erst im nächsten Bauabschnitt dieser Gesamtbaumaßnahme berührt werden und der Einwanderheber auch weiterhin an den seinen Hof betreffenden Planungen beteiligt bleibt.

12.24

Es werden Einwendungen in Bezug auf die entstehenden Lärmeinwirkungen erhoben und eine Verlegung der Trasse um etwa 50m nach Südosten gefordert.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Das Grundstück der Einwanderheber liegt in einem Wohngebiet. Hierfür wurde für den an der neuen Trasse am nächsten gelegenen Punkt eine Lärmberechnung im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung durchgeführt und festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte an dem Gebäude nicht überschritten werden.

Somit besteht nach der 16.Bundesimmissionsschutzverordnung kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen und auch keine Grundlage Offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt) als Straßenbelag einzubauen.

Eine Verlegung der Trasse in diesem Bereich ist aus ökologischen Gründen nicht vertretbar, da das Brückenbauwerk über die Fuhse in dieser Ausführung den höchst möglichen naturschutzfachlichen Nutzen erzielt.

12.25

Da die vorgetragenen Einwendungen wortgleich mit denen der Einwender 12.24 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 12.24 verwiesen.

12.26

Da die vorgetragenen Einwendungen wortgleich mit denen der Einwender 12.24 sind, wird zur Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 12.24 verwiesen.

In den weiterhin ausführlicher vorgetragenen Einwendungen werden Lärmgrenzwerte von tags 50dB(A) und nachts 35 dB(A) sowie eine im Vergleich zu den Lärmberechnungspunkten 23-25 nähere Wohnlage zur neuen Trasse angeführt und die sich ökologisch negativ auswirkende Trassenverschiebung nach Südosten als nicht nachvollziehbar angesehen.

Hierzu wird festgestellt, dass die gesetzliche Rechtsgrundlage für die Bewertung von Lärm in Planfeststellungsverfahren die 16.Bundesimmissionsschutzverordnung ist. Hierin sind für Wohngebiete Lärmgrenzwerte von 59dB(A) am Tage und 49dB(A) in der Nacht festgelegt. Diese Grenzwerte werden an keinem Gebäude an dem Straßenzug „Zur Bünthe“ überschritten. Ein Vergleich des Grundstückes der Einwanderheber mit einem Gebäude an der „Windhorststraße“ hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen ist nicht möglich, da sie in ganz unterschiedlichen Bereichen liegen und der Vergleichspunkt durch wesentlich höhere Verkehrsmengen beeinflusst wird, die u.a. auch ein Kriterium bei der Lärmberechnung sind.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan ist der Trassenverlauf im Bereich der Fuhse aus ökologischer Sicht dargelegt. Eine Verschiebung ist nicht vertretbar, zumal die Einhaltung der Lärmgrenzwerte an den Gebäuden der Wohnstraße „Zur Bünthe“ keine zwingende Notwendigkeit begründen.

12.27

Da die vorgetragenen Einwendungen wortgleich mit denen der Einwender 12.24 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 12.24 verwiesen.

12.28

Da die vorgetragenen Einwendungen wortgleich mit denen der Einwender 12.24 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 12.24 verwiesen.

12.29

Der Einwanderheber ist Pächter der für die Ersatzmaßnahme E 36 vorgesehenen Flächen und fordert die bestmögliche Lösung bei der Durchführung.

Mit der Umsetzung der Maßnahme E 36 auf den vorgesehenen bundeseigenen Flächen wird nach Darlegung im Landschaftspflegerischen Begleitplan das Kompensationsziel erreicht. Für eine Verlegung näher an die neue Trasse heran besteht keine Notwendigkeit, da es sich hierbei um eine Ersatzmaßnahme handelt.

Das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde wurde hergestellt, ein Flächentausch im Rahmen der Ausführungsplanung ist nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde möglich.

12.30

Die Einwanderheberin wendet sich als Miteigentümerin gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes (Wiese) sowie ihres Wohngrundstückes.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach der vorliegenden Planung sind von dem Flurstück 153/1, Flur 3, Gemarkung Altencelle der Einwanderheberin 4.330m² zur Durchführung des Trassenbaus zu erwerben und 530m² vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Es ist von der Straßenbauverwaltung nicht vorgesehen, von dem Wohngrundstück (Flurstück 131/4, Flur 3, Gemarkung Altencelle) Flächen durch Grunderwerb oder vorübergehende Inanspruchnahme in Anspruch zu nehmen.

Die erforderlichen Grunderwerbs- und ggf. Entschädigungsverhandlungen werden nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens geführt.

Weiterhin wendet sich die Einwanderheberin gegen die durch den Bau und Betrieb der neuen Straße auftretenden Belastungen und Beeinträchtigungen für ihr Wohngrundstück mit Wohngebäude und macht eine Wertminderung geltend.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens erstrecken sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern auch -mit unterschiedlicher Intensität- auf andere Grundstücke in der Nachbarschaft und Umgebung der geplanten Umgehungsstraße. Bei der Frage der Zulässigkeit ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer von nachteiligen Änderungen in seiner Nachbarschaft, wie hier durch den Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist als Gesetz und Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Im Übrigen sind die Privatinteressen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mittelbare Beeinträchtigungen, also auch solche, durch die das Eigentum nicht vollständig oder teilweise entzogen wird, bestimmen unabhängig von ihrer Intensität Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG und stellen keine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 Satz 1 GG dar.

Das Lärmschutzkonzept trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer insoweit Rechnung, als unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden bzw. deutlich unter die Zumutbarkeitsgrenze verringert werden. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Zu den nicht auszugleichenden Nachteilen gehört u.a. auch die Wertminderung. Die Entschädigung umfasst nur die konkrete Beeinträchtigung durch Lärm, während mittelbare Beeinträchtigungen wie lärmbedingte Lageverschlechterung und die sich daraus ergebenden weiteren wirtschaftlichen Nachteile entschädigungslos bleiben. Zudem ist die planungsbedingte Wertminderung als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen. Auch ein von Einwendern geforderter unmittelbar aus Artikel 14 GG abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und die diesbezüglichen Anträge sind abzulehnen. Von der Eigentumsgarantie des Artikels 14 GG werden bloße Lagevorteile eines Grundstücks nicht erfasst. Artikel 14 schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Wertminderungen und Mietverluste sind im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

Mögliche Wertminderungen und Mietverluste werden dennoch von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

einbezogen. Es ist nicht auszuschließen, dass vereinzelt derartige Schäden nach dem Bau der Umgehungsstraße eintreten können. In Anbetracht der wirtschaftlichen Vorteile für die gesamte Region und im Hinblick auf die Vorteile für den Arbeitsmarkt, die der Bau der Umgehungsstraße mit sich bringen wird, sind die geschilderten Nachteile hinzunehmen. Derartige Verkehrsanlagen mit überregionaler Bedeutung bringen zwangsläufig Vorteile für die große Mehrheit der Bevölkerung zu Lasten der Bewohner umliegender Ortsteile. Eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich wird dadurch jedoch nicht begründet.

Die Einwanderheberin befürchtet Schädigungen an der Bausubstanz ihres Wohnhauses und erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauphase.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Vor Baubeginn werden durch die Straßenbauverwaltung vorbeugende Maßnahmen zur Bestandsicherung und Schadensvermeidung getroffen. Zur Beweissicherung wird ein offizielles Beweissicherungsverfahren durchgeführt. In diesem Zusammenhang wird auf die Auflage unter Punkt 2.1 verwiesen.

Die Baufirmen werden vertraglich verpflichtet, die unvermeidbaren Belastungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die öffentliche Versorgung und die verkehrliche Zugänglichkeit des Grundstückes werden während der Bauphase gesichert. Die Überwachung der Baufirmen obliegt der Straßenbauverwaltung.

Die Einwanderheberin befürchtet eine zu hohe Lärm- sowie Schadstoffbelastung und hält die durchgeführte Lärmuntersuchung für fehlerhaft.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wurde von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) auf der Basis der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung durchgeführt. Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete sind hiernach auf 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete auf 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts gesetzlich festgelegt. Aus der schalltechnischen Berechnung hat sich ergeben, dass bei dem Wohngebäude der Einwanderheberin die zulässigen Grenzwerte für Mischgebiete nicht erreicht werden und sogar die Grenzwerte für allgemeines Wohngebiet nur an einer Gebäudeseite überschritten werden.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung wurde von Fachbüros auf Grund eines rechtlich anerkannten Verfahrens auf der Grundlage der Bundesimmissionsschutzverordnung mit dem aktuellsten Rechenprogramm und den entsprechenden Parametern durchgeführt; sie steht für fachliche Nachprüfungen zur Verfügung.

Der mittlere Fahrstreifen geht in diese Berechnung nicht als gesonderte Größe ein und die bisherigen Erkenntnisse über Verdrängungsverkehr durch die LKW-Maut machen eine Änderung der Verkehrsprognose nicht erforderlich.

Weiterhin wurden von der Straßenbauverwaltung Ermittlungen der Schadstoffbelastungen gem. dem „Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen 02“ in der Fassung 2005 (Unterlage 11) durchgeführt und festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte für Luftverunreinigung nicht überschritten werden.

Die Einwanderheberin wendet sich sehr eingehend gegen die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, Landschaftsbild und Erholungsgebiet. Sie sieht die Kompensationsmaßnahmen nicht nah genug am Eingriffsort und hält sie auch für

unzureichend. An beispielhafter Aufzählung von Arten wendet sie sich gegen die Nachteile für das Schutzgut von Tier- und Pflanzenarten sowie für die FFH-würdige Fuhseae. Sie wendet sich weiterhin gegen die Überbauung schutzwürdiger Biotope.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass im Rahmen der Entwurfsaufstellung zahlreiche Varianten entwickelt wurden, um die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu vermeiden und zu minimieren. Resultat ist die jetzt vorliegende Planung, die jedoch nicht ohne unvermeidbare Beeinträchtigungen realisiert werden kann. Die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und bewertet. Grundlage hierfür waren sehr umfangreiche floristische und faunistische Bestandserhebungen. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation sind vorgesehen und mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Zur weiteren Begründung zur Zurückweisung der Einwände wird auf die umfassenden Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf den Einwand der ungenügenden Berücksichtigung des Hochwasserschutzes wird festgestellt, dass für den vorliegenden Planungsabschnitt sowie auch für die folgenden Abschnitte eine hydraulische Untersuchung für die Querungen von Fuhse, Aller, Lachte und Freitagsgraben erstellt worden ist. Hierin wird nachgewiesen, dass durch die vorliegende Planung die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird.

Aus dem hydraulischen Nachweis, Unterlage 13.3 der Planunterlagen, ist ersichtlich, dass der Retentionsraumverlust durch den Aufstau überkompensiert wird, also ein maßnahmebedingter Zugewinn an Retentionsraum entsteht sowie eine akute Zunahme der Hochwassergefahr für die Anlieger der Fuhse innerhalb des Modellgebietes und eine relevante Zunahme von Erosion nicht zu erkennen ist. Somit sind die Unschädlichkeit des Aufstaus und die Sicherstellung eines schadlosen Hochwasserabflusses nachgewiesen.

Die zuständige Untere Wasserbehörde hat der vorliegenden Planung zugestimmt.

Die vorliegende Planung steht dem Hochwasserschutzprogramm nicht entgegen; es ist nicht Aufgabe der Straßenbauverwaltung vorbeugenden Hochwasserschutz zu betreiben.

Besondere Schutzmaßnahmen, wie z.B. bei einem Wasserschutzgebiet, sind nach den gesetzlichen Vorgaben nicht erforderlich.

Von der Einwanderheberin wird die Verkehrswirksamkeit der Ortsumgehung und die eigenständige Verkehrsfunktion diese Bauabschnittes angezweifelt sowie der Baubeginn der Gesamtmaßnahme im Süden kritisiert.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Abschnittsbildung formuliert der Planfeststellungsbeschluss zum ersten Abschnitt:

„Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebots dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, die Planfeststellungsbehörde ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklichen kann. Die jeweils getroffene Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen.

Zum einen hat die Bildung von Teilabschnitten ihrerseits das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die der Planfeststellungsbehörde zustehende planerische Gestaltungsfreiheit vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird

es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil v. 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92 u.a., DVBl. 1992, 1435 ff.).

Zum anderen bedarf der planfestgestellte Streckenabschnitt der eigenen Planrechtfertigung, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung zu sehen ist. Daher muss der jeweilige Teilabschnitt eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen (BVerwG Urteil v. 19.05.98, DVBl. 98, 900 ff.; BVerwG Urteil v. 27.10.2000, DVBl. 2001, 386 ff.). Danach ist die Aufspaltung eines Gesamtvorhabens in Teilschritte grundsätzlich zulässig. Jeder Streckenabschnitt, der einer eigenständigen Planung unterworfen wird, muss indes für sich alleingegenommen eine Verkehrsfunktion erfüllen, damit gewährleistet bleibt, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen.“

Zur Verkehrsfunktion dieses Abschnittes wird auf die Anbindung an den bereits vorangegangenen Abschnitt der Gesamttrasse und die Einbindung in das vorhandene Straßennetz (B 214) mit der damit verbundenen Möglichkeit verwiesen, den Südtteil der Stadt Celle (Westercelle) vom Durchgangsverkehr zu entlasten sowie die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu erhöhen. Der Vorteil für ihre Nutzer ergibt sich aus der Möglichkeit, auf einer von Anbauten, Lichtzeichenanlagen und höhengleichen Kreuzungen freien Straße mit annähernd gleich bleibender Geschwindigkeit fahren zu können.

Für die Abschnittsbildung des nun vorliegenden Abschnittes ist daher zwingend geboten, an den vorangegangenen Abschnitt anzuknüpfen. Die Verkehrsbedeutung ist hierbei nicht isoliert auf den vorliegenden Abschnitt bezogen zu betrachten sondern im Zusammenhang mit dem Abschnitt „nördlich Ehlershausen bis südlich Celle“. Insofern ist die Verkehrswirksamkeit mit der Realisierung des vorliegenden Abschnitts bereits höher als bei nur einem Abschnitt.

Zudem kann und muss die Planrechtfertigung für einen Teil des Ganzen nicht dieselbe wie für den Gesamtplan sein. Solche Straßen mit Umgehungsfunktion können auf kurze Distanzen selten so ausgelastet sein wie zu dem Zeitpunkt der Fertigstellung des Gesamtprojektes, weil erst dann eine optimale Bündelung des Verkehrs erreicht werden kann.

Zur Begründung der Zurückweisung bezüglich der Verkehrswirksamkeit sowie des Baubeginns wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Zu den mit den Einwanderhebern unter Punkt 12.51 inhaltsgleich vorgetragenen Einwänden wird zur Begründung der Zurückweisung dieser Einwendungen auf die Ausführungen unter Punkt 12.51 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwanderheberin zweifelt die Finanzierbarkeit der Baumaßnahme an und wendet sich gegen eine Erhebung von Anliegergebühren.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Gesamtplanung von nördlich Ehlershausen bis nördlich Groß Hehlen ist im Bundesverkehrswegeplan unter dem vordringlichen Bedarf eingestellt. Die hierdurch festgeschriebene Finanzierung der Baumaßnahme ist Sache des Bundes. Die Beteiligung vom Landkreis und der Stadt Celle an den Baukosten für den Abschnitt südlich Celle ist eine politische Entscheidung.

Die Kosten für die Überführung des Celler Weges mit den entsprechenden Änderungen der anderen Wegeanschlüsse trägt die Bundesrepublik Deutschland. Anschließend wird die Stadt Celle den Weg ohne Brücke in ihre Baulast übernehmen. Anliegerbeiträge werden in diesem Zusammenhang nicht erhoben.

Durch die Einwanderheberin werden erhebliche Nachteile und Umwege für die Erschließung des Wohngrundstücks sowie eine Gefährdung durch Steigungs- und Gefällstrecken durch das Überführungsbauwerk Burgstraße / Celler Weg gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Anbindung des jetzigen Celler Weges an das neu zu erstellende Überführungsbauwerk wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Ergänzenden Anhörung vom 21.08.2006 insofern umgeplant, dass die Verknüpfung nunmehr spitzwinklig verläuft. Im Gegensatz zu den zuerst gemachten Aussagen in der Ergänzenden Anhörung bleibt das Grundstück der Einwanderheberin auch nach der geänderten Planung ausreichend an das öffentliche Wegenetz angebunden. In südliche Richtung verändert sich die Wegebeziehung praktisch nicht. In nördliche Richtung kann mit dem Fahrrad, dem PKW sowie einem Lieferwagen gem. RAS-K1 problemlos über den jetzigen Celler Weg auf die Überführungsrampe nach Norden -und umgekehrt- gefahren werden. Große Fahrzeuge können in und aus südlicher Richtung problemlos in den jetzigen Celler Weg fahren.

Als alternative Verkehrsführung bieten sich der Baumschulenweg und der Haberwinkel an. Der Baumschulenweg weist eine tragfähige wassergebundene Decke mit einer Breite von 4m auf; der Zustand ist gut. Gleiches gilt für den Haberwinkel, der eine Breite von 3m aufweist. Der Haberwinkel ist auch Erschließungsstraße für ein Anliegergrundstück. Wie der Baumschulenweg und der Haberwinkel ist auch die Breite Wiese befestigt und gleichzeitig Erschließungsstraße von drei Wohngrundstücken. Die Befahrbarkeit dieser Wege ist somit zumutbar und ggf. entstehende Umwege sind relativ gering und ebenfalls zumutbar. Das Wohngrundstück der Einwanderheberin bleibt somit ausreichend an das öffentliche Wegenetz angeschlossen.

Mögliche Gefährdungen durch die Steigung/Neigung der Straßenrampe im Winter gehen nicht über das übliche Maß hinaus und sind somit vertretbar.

12.31

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Wiesengrundstückes für den Straßenbau und gegen die Entwertung seines Wohngrundstückes, da die günstige Wohnlage negativ beeinträchtigt wird. Weiterhin kritisiert er die Immissionsbelastungen und fordert eine Schallschutzmauer. Letztens merkt er an, dass die Straßentrasse in einem bestimmten Abschnitt nicht neben, sondern auf der nicht mehr benötigten Bahntrasse verlaufen sollte.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Für die zum größten Teil inhaltsgleich mit den unter Punkt 12.30 vorgetragenen Einwendungen wird zur Begründung der Zurückweisung auf die eingehenden Ausführungen unter Punkt 12.30 verwiesen.

Weiterhin wird ausgeführt, dass auf Grund der Einhaltung der Grenzwerte Schallschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes nicht möglich sind. Allerdings wird von der Straßenbauverwaltung die Erstellung eines kostenneutralen Landschaftswalls als freiwillige Vereinbarung zwischen der Stadt Celle, dem Eigentümer und dem Bund in Erwägung gezogen.

Bei dem Bahndamm mit den nördlich angrenzenden Flächen handelt es sich zum Teil um Flächen von besonderer ökologischer Bedeutung. Vor allem Lebensräume von Amphibien, Heuschrecken und Reptilien sind hier die wertbestimmenden Habitate dieser Flächen. Darüber hinaus ermöglicht die vorgesehene Trassenführung südlich der Bahntrasse die Schonung der Wälder und insbesondere der Magerrasen mit dem Vorkommen gefährdeter Pflanzenarten nördlich der Bahntrasse. Die Verlegung der Trasse auf den Bahndamm würde gegen das Vermeidungsgebot des NNatG verstoßen.

Die von der Trasse in Anspruch zu nehmenden Flächen befinden sich derzeit in intensiver landwirtschaftlicher Nutzung (meist Grünland) und stellen gegenüber der vom Einwanderheber vorgeschlagenen Variante den geringeren Eingriff in den Naturhaushalt dar.

Bezüglich der Einwendungen im Rahmen der Ergänzenden Anhörung betreffs der Anbindung des jetzigen Celler Weges an das Überführungsbauwerk wird zur Begründung der Zurückweisung ebenfalls auf die Ausführungen unter Punkt 12.30 verwiesen.

12.32

Die Einwanderheber wenden sich gegen die Inanspruchnahme ihres Flurstücks 130/5, Flur 3 in der Gemarkung Altencelle zum Bau eines Verbindungsweges.

Es wird festgestellt, dass sich nach einer Umplanung in diesem Bereich -Anschlussbogen entfällt- die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwanderheber erübrigt. Die Anbindung des jetzigen Celler Weges erfolgt nunmehr in einem spitzen Winkel, so dass keine Fläche des o.g. Flurstücks benötigt wird.

Außerdem wenden sich die Einwanderheber gegen die Inanspruchnahme weiterer in ihrem Eigentum stehenden Flächen bzw. Teilflächen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die im Grunderwerbsverzeichnis bezeichneten Flächen werden für den direkten Trassenbau benötigt. Die Grunderwerbs- und ggf. Entschädigungsverhandlungen werden durch die Straßenbauverwaltung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geführt.

Die Einwanderheber kritisieren die Lärmimmissionen und fordern passiven Lärmschutz.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wurde von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) auf der Basis der 16.Bundesimmissionsschutzverordnung durchgeführt. Die Grenzwerte für allgemeine

Wohngebiete sind hiernach auf 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete auf 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts gesetzlich festgelegt. Aus der schalltechnischen Berechnung hat sich für das Wohngebäude der Einwanderheber ergeben, dass die zulässigen Grenzwerte für Mischgebiete nicht erreicht und sogar die Grenzwerte für allgemeines Wohngebiet nicht überschritten werden.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung wurde von Fachbüros auf Grund eines rechtlich anerkannten Verfahrens auf der Grundlage der Bundesimmissionsschutzverordnung mit dem aktuellsten Rechenprogramm und den entsprechenden Parametern durchgeführt; sie steht für fachliche Nachprüfungen zur Verfügung.

Somit besteht kein Anspruch an Lärmschutzmaßnahmen.

In Bezug auf den vorgetragenen Wertverlust der Immobilie der Einwanderheber wird festgestellt, dass die Auswirkungen des Vorhabens sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern auch -mit unterschiedlicher Intensität- auf andere Grundstücke in der Nachbarschaft und Umgebung der geplanten Umgehungsstraße erstrecken. Bei der Frage der Zulässigkeit ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer von nachteiligen Änderungen in seiner Nachbarschaft, wie hier durch den Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist als Gesetz und Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Im Übrigen sind die Privatinteressen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mittelbare Beeinträchtigungen, also auch solche, durch die das Eigentum nicht vollständig oder teilweise entzogen wird, bestimmen unabhängig von ihrer Intensität Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG und stellen keine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 Satz 1 GG dar.

Das Lärmschutzkonzept trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer insoweit Rechnung, als unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden bzw. deutlich unter die Zumutbarkeitsgrenze verringert werden. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Zu den nicht auszugleichenden Nachteilen gehört u.a. auch die Wertminderung. Die Entschädigung umfasst nur die konkrete Beeinträchtigung durch Lärm, während mittelbare Beeinträchtigungen wie lärmbedingte Lageverschlechterung und die sich daraus ergebenden weiteren wirtschaftlichen Nachteile entschädigungslos bleiben. Zudem ist die planungsbedingte Wertminderung als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen. Auch ein von Einwendern geforderter unmittelbar aus Artikel 14 GG abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und die diesbezüglichen Anträge sind abzulehnen. Von der Eigentumsgarantie des Artikels 14 GG werden bloße Lagevorteile eines Grundstücks nicht erfasst. Artikel 14 schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Wertminderungen und Mietverluste sind im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

Mögliche Wertminderungen und Mietverluste werden dennoch von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen. Es ist nicht auszuschließen, dass vereinzelt derartige Schäden nach dem Bau der Umgehungsstraße eintreten können. In Anbetracht der wirtschaftlichen Vorteile für die gesamte Region und im Hinblick auf die Vorteile für den Arbeitsmarkt, die der Bau der Umgehungsstraße mit sich bringen wird, sind die geschilderten Nachteile hinzunehmen. Derartige Verkehrsanlagen mit überregionaler Bedeutung bringen zwangsläufig Vorteile für die große Mehrheit der Bevölkerung zu Lasten der Bewohner umliegender Ortsteile. Eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich wird dadurch jedoch nicht begründet.

Bezüglich der Forderung zur Verlegung der Trasse nach Norden auf die ehemalige Bahntrasse wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 12.31 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwanderheber sehen die Westvarianten als unzulänglich geprüft und durch die vorgesehene Ostumgehung einen Verlust an Naherholungsflächen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt sowie in das Landschaftsbild wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan abgearbeitet und werden durch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist im jeweiligen Maßnahmenblatt angegeben. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes bezüglich möglicher Westumgehungen wird auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

12.33

Der Einwanderheber widerspricht der Inanspruchnahme seines Flurstückes in der Fuhseue und erwartet dadurch auch Hochwasserprobleme. Weiterhin sieht er den Verlauf der Ortsumgehung wegen der Bahntrassennutzung zu nahe an der Wohnbebauung von Westercelle und bemängelt die bisher nicht erfolgte persönliche Ansprache.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Nach der vorliegenden Planung werden die im Grunderwerbsverzeichnis bezeichneten Flächen für den direkten Trassenbau als auch für Kompensationsmaßnahmen benötigt. Die Grunderwerbs- und ggf. Entschädigungsverhandlungen werden durch die Straßenbauverwaltung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geführt.

Eine ungünstige Beeinflussung der Hochwassersituation auf Grund der Durchquerung der Fuhseniederung mit einer Brücke und Retentionsraumverlust ist nach einer vorliegenden hydraulischen Berechnung nicht zu erwarten. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung des Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

Die geplante Linienführung ergibt sich aus der Einhaltung der Kurvengradienten sowie der bestmöglichen Vermeidung einer Durchschneidung von ökologisch sehr bedeutenden südlich gelegenen Gebieten an der Fuhse; die Bahntrasse wird nur unwesentlich tangiert.

Zu der im Vorfeld der Planfeststellung gewünschten Beteiligung wird festgestellt, dass eine persönliche Ansprache der Anlieger durch die Straßenbauverwaltung grundsätzlich nicht vorgesehen ist. Allerdings wurden zahlreiche öffentliche Veranstaltungen zur Information über die Planungen und auch im Rahmen des anstehenden Flurbereinigungsverfahrens durchgeführt.

12.34

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Zerschneidung und schlechtere Erreichbarkeit der von ihm bewirtschafteten Ackerflächen und insbesondere gegen die Kappung des Hörstenweges. Weiterhin wird auch eine starke Beeinflussung der Hofan- und abfahrten gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass der Einwanderheber von der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Planung miteinbezogen war und dort mögliche Alternativen behandelt wurden.

Nach Umsetzung der Planung werden weiterhin alle Flächen sowie die Hofstelle erreichbar sein. Flächen westlich der neuen Trasse können nach Zerschneidung des Hörstenweges über die Bennebosteler Straße Richtung Süden und dann über das neue Brückenbauwerk BW Ce 6a oder Richtung Norden durch das Stadtgebiet erreicht werden. Bezüglich des Grasweges vom östlichen Rand des Reitplatzes (südlich der neuen Trasse) bis zum Hörstenweg wird festgestellt, dass dieser für mittlere Belastungen ausreichend geeignet ist. Da es nach der Unterbrechung des Weges durch die neue Trasse zu keiner nennenswerten Veränderung der Verkehrsbelastung kommen wird, ist ein Ausbau mit einer stärkeren Befestigung nicht erforderlich.

Mögliche Umwege, Durchschneidungen oder Flächeverluste werden im Flurbereinigungsverfahren „Celle Süd“ geregelt, wobei eine wertgleiche Abfindung in Land bezogen auf den Bodenwert oder eine Entschädigung in Geld sowie auch eine eventuelle Umwegeentschädigung erfolgt.

12.35

Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Zerschneidung ihres Flurstückes durch die neue Trasse und weist auf die dadurch entstehende Unwirtschaftlichkeit hin.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach der vorliegenden Planung sind von dem Grundstück der Einwanderheberin 1.825m² zur direkten Durchführung des Trassenbaus zu erwerben und es wird durch die Maßnahme zerschnitten.

Flächeverluste und Zerschneidungen werden im laufenden Flurbereinigungsverfahren „Celle Süd“ sowie auch in Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt.

12.36

Die Einwanderheber wenden sich gegen die Belastungen durch Abgase und Feinstaub sowie gegen die Lärmbelastungen und fordern einen Lärmschutzwall.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wurde von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Berechnung (Unterlage 11) auf der Basis der 16.Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) durchgeführt. Hieraus ergeben sich für das Wohngebäude sowie für den Außenbereich des Grundstückes der Einwanderheber

maximale Lärmimmissionswerte von 56 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts. Da die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete gem. BImSchV von 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts nicht überschritten werden, sind Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes nicht zulässig. Bezüglich einer Zusage für weitergehenden Lärmschutz durch die Stadt Celle muss dieser ggf. von dort eingefordert werden.

Weiterhin wurden von der Straßenbauverwaltung Ermittlungen der Schadstoffbelastungen gem. dem „Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen 02“ in der Fassung 2005 (Unterlage 11) durchgeführt und festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden.

Die Einwanderheber fordern die Zusicherung von Schadenersatz für eine erhebliche Wertminderung ihres Grundstückes sowie Immobilie.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Lärmschutzkonzept trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer insoweit Rechnung, als unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden bzw. deutlich unter die Zumutbarkeitsgrenze verringert werden. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Zu den nicht auszugleichenden Nachteilen gehört u.a. auch die Wertminderung. Die Entschädigung umfasst nur die konkrete Beeinträchtigung durch Lärm, während mittelbare Beeinträchtigungen wie lärmbedingte Lageverschlechterung und die sich daraus ergebenden weiteren wirtschaftlichen Nachteile entschädigungslos bleiben. Zudem ist die planungsbedingte Wertminderung als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen.

Auch ein von Einwendern geforderter unmittelbar aus Artikel 14 Grundgesetz abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und die diesbezüglichen Anträge sind abzulehnen. Von der Eigentumsgarantie des Artikels 14 Grundgesetz werden bloße Lagevorteile eines Grundstücks nicht erfasst und er schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Wertminderungen und Mietverluste sind im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

Mögliche Wertminderungen und Mietverluste werden dennoch von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen. Es ist nicht auszuschließen, dass vereinzelt derartige Schäden nach dem Bau der Umgehungsstraße eintreten können. In Anbetracht der wirtschaftlichen Vorteile für die gesamte Region und im Hinblick auf die Vorteile für den Arbeitsmarkt, die der Bau der Umgehungsstraße mit sich bringen wird, sind die geschilderten Nachteile hinzunehmen. Derartige Verkehrsanlagen mit überregionaler Bedeutung bringen zwangsläufig Vorteile für die große Mehrheit der Bevölkerung ggf. zu Lasten der Bewohner umliegender Ortsteile. Eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich wird dadurch jedoch nicht begründet. Da die zulässigen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden, besteht kein Anspruch auf Entschädigung.

Betreffend die vorgetragenen Einwände zur Zerstörung von Natur und Landschaft sowie Naherholung wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der vorgetragenen Zweifel an den Verkehrsprognosen wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich des Vortrages einer unzureichenden Prüfung einer Westumgehung wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

12.37

Die Einwanderheber wenden sich gegen die Belastungen durch Abgase und Feinstaub sowie gegen die Lärmbelastigungen und fordern aktiven Lärmschutz. Sie tragen vor, dass ihnen beim Kauf des Grundstückes durch die Stadt Celle ein Schallschutzwall zugesagt wurde.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wurde von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Berechnung (Unterlage 11) auf der Basis der 16.Bundesimmissionsschutzverordnung durchgeführt. Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete sind hiernach auf 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts gesetzlich festgelegt. Aus der Berechnung hat sich ergeben, dass auf der Ostseite des Gebäudes der Einwanderheber diese zulässigen Grenzwerte um 1 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Berechnungen wurden von Fachbüros auf Grund eines rechtlich anerkannten Verfahrens durchgeführt und stehen für fachliche Nachprüfungen zur Verfügung.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Neufassung vom 26.09.2002 (BGBl 2002, Nr.71, S. 3830 ff) i.V.m. der gemäß §43 BImSchG erlassenen 16.Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV) i.d.F. vom 26.09.1990 (BGBl. I S. 1036).

Nach §41 Abs.1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach §41 Abs.2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach §42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

Im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung Celle sind nur einige wenige Wohngebäude betroffen, die ggf. passiv zu schützen wären. Aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen wegen der geringen Zahl der anspruchsberechtigten Gebäude nicht in Betracht, insbesondere unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten der hierfür notwendigen Kosten.

Somit besteht für die Einwanderheber ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Lärmschutz. Bezüglich der Zusage für weitergehenden Lärmschutz durch die Stadt Celle muss dieser ggf. von dort eingefordert werden.

Betreffs der Ausführungen im Erörterungstermin wird festgestellt, dass die Verkehrsprognose für das Jahr 2015 auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruht, wenngleich in einer Prognose naturgemäß Unsicherheiten liegen und das Eintreffen dieser Prognose letztlich abgewartet werden muss. Daher hat die Planfeststellungsbehörde mit der Auflage unter Punkt 2.12 dieses Beschlusses der Straßenbauverwaltung auferlegt, bei einer fehlgeschlagenen Prognose entsprechende Nachberechnungen durchzuführen und ggf. erforderliche Nachbesserungen zu leisten.

Weiterhin wurden von der Straßenbauverwaltung Ermittlungen der Schadstoffbelastungen gem. dem „Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen 02“ in der Fassung 2005 (Unterlage 11) durchgeführt und festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden.

Hinsichtlich des mit der Einwendung 12.36 inhaltsgleichen Vortrages betreffend Wertminderung, Zerstörung von Natur und Landschaft, Westumgehung sowie Verkehrsprognosen wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwände auf die Ausführungen unter Punkt 12.36 verwiesen.

Weiterhin sehen die Einwanderheber eine ungenügende Berücksichtigung von Freibad und Friedhof.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Da die Institutionen über 200m und ca. 300m von dem geplanten Trassenverlauf entfernt liegen, kann eine unmittelbare Betroffenheit nicht festgestellt werden.

12.38

Da die vorgetragenen Einwände inhaltsgleich mit denen der Einwanderheber unter Punkt 12.36 und 12.37 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung dieser Einwände auf die Ausführungen unter diesen Punkten verwiesen.

In diesem Zusammenhang wird festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet an dem Gebäude der Einwanderheber entsprechend der schalltechnischen Berechnung nicht überschritten sind.

12.39

Der Einwanderheber befürchtet durch den Bau der Ortsumgehung einen Wertverlust sowie Zunahme des Straßenlärms für sein Wohngebäude und fordert Schallschutzmaßnahmen.

Es wird festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte für ein allgemeines Wohngebiet an dem Gebäude der Einwanderheber entsprechend der schalltechnischen Berechnung nicht überschritten sind.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwände wird auf die Ausführungen unter den Punkten 12.36 und 12.37 verwiesen.

12.40

Die Einwanderheberin erwartet durch die Baumaßnahme unvermeidbare Eingriffe in die Natur, Landschaft und das Landschaftsbild.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Bezüglich der Begründung der Zurückweisung der Einwände betreffend Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Wertminderung des Grundstückes wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.36 verwiesen.

12.41

Von der Einwanderheberin werden als Vereinsmitglied der Voltigier- und Reitgemeinschaft grundsätzliche Einsprüche gegen die Linienführung der Trasse und die Eingriffe in Natur und Landschaft vorgetragen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die grundlegende Linienbestimmung erfolgte bereits durch die Landesplanerische Feststellung im Rahmen des Raumordnungsverfahrens. Die dieser Planung zugrunde liegende detaillierte Trassenführung ergibt sich aus einer Reihe von vorgegebenen Zwangspunkten, zu denen u.a. ökologische, technische und bauliche Kriterien zählen.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes betreffend Natur und Landschaft wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Zu der von der Einwanderheberin vorgetragenen Lärmbelästigung wird festgestellt, dass auf Grund der schalltechnischen Berechnung an den Gebäuden der Sportanlagen die Grenzwerte in diesem Bereich nicht überschritten werden.

Von der Einwanderheberin wird keine Möglichkeit gesehen, auf die südlich der neuen Trasse gelegenen Flächen zu gelangen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Erreichbarkeit der südlichen Gebiete ist gegeben durch das neu zu erstellende Brückenbauwerk BW Ce 8 im Zuge der Bennebosteler Straße sowie über den neu zu erstellenden vom nordöstlichen Rand des Freibades aus nach Osten führenden Wirtschaftsweg, der unter der Fuhsebrücke hindurch dann wieder an den bestehenden Wirtschaftsweg südöstlich des betroffenen Geländes anschließt.

Weiterhin sieht die Einwanderheberin durch die Inanspruchnahme des Vereinsgeländes für die Baumaßnahme eine Existenzgefährdung für den Verein.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass Teile der vom Verein als Reitplatz genutzten Flächen für den Straßenbau erworben werden müssen. Bereits in der Planungsphase der Baumaßnahme im August 2001 ist ein Abstimmungsgespräch zwischen der Straßenbauverwaltung und dem Vereinsvorsitzenden geführt worden. Hierbei wurde die Betroffenheit des Vereins dargelegt und nach den Vorstellungen und Überlegungen der Betroffenen gefragt. Es erfolgte hierzu keine weitere Äußerung des Vereins.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass ggf. außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im laufenden Flurbereinigungsverfahren noch Ausgleich geschaffen werden könnte.

12.42

Die Einwanderheberin macht eine Wertminderung ihres im folgenden dritten Bauabschnitt liegenden Grundstückes sowie eine Entwertung ihres Wohnumfeldes geltend.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens erstrecken sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern auch -mit unterschiedlicher Intensität- auf andere Grundstücke in der Nachbarschaft und Umgebung der geplanten Umgehungsstraße. Bei der Frage der Zulässigkeit ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer von nachteiligen Änderungen in seiner Nachbarschaft, wie hier durch den Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist als Gesetz und Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Im Übrigen sind die Privatinteressen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mittelbare Beeinträchtigungen, also auch solche, durch die das Eigentum nicht vollständig oder teilweise entzogen wird, bestimmen unabhängig von ihrer Intensität Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Artikel 14 Abs.1 Satz 2 Grundgesetz und stellen keine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Abs.3 Satz1 Grundgesetz dar.

Das Lärmschutzkonzept trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer insoweit Rechnung, als unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden bzw. deutlich unter die Zumutbarkeitsgrenze verringert werden. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Zu den nicht auszugleichenden Nachteilen gehört u.a. auch die Wertminderung. Die Entschädigung umfasst nur die konkrete Beeinträchtigung durch Lärm, während mittelbare Beeinträchtigungen wie lärmbedingte Lageverschlechterung und die sich daraus ergebenden weiteren wirtschaftlichen Nachteile entschädigungslos bleiben. Zudem ist die planungsbedingte Wertminderung als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen. Auch ein von Einwendern geforderter unmittelbar aus Artikel 14 Grundgesetz abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und die diesbezüglichen Anträge sind abzulehnen. Von der Eigentumsgarantie des Artikels 14 GG werden bloße Lagevorteile eines Grundstücks nicht erfasst. Artikel 14 schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Wertminderungen und Mietverluste sind im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen.

Mögliche Wertminderungen und Mietverluste werden dennoch von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen. Es ist nicht auszuschließen, dass vereinzelt derartige Schäden nach dem Bau der Umgehungsstraße eintreten können. In Anbetracht der wirtschaftlichen Vorteile für die gesamte Region und im Hinblick auf die Vorteile für den Arbeitsmarkt, die der Bau der Umgehungsstraße mit sich bringen wird, sind die geschilderten Nachteile hinzunehmen. Derartige Verkehrsanlagen mit überregionaler Bedeutung bringen zwangsläufig Vorteile für die große Mehrheit der Bevölkerung zu Lasten der Bewohner umliegender Ortsteile. Eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich wird dadurch jedoch nicht begründet.

Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie von dort lebenden Tierarten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt sowie in das Landschaftsbild wurden im Landschaftspflegerischen Begleitplan abgearbeitet und werden durch die geplanten

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde die Problematik des Schutzes von Vögeln, Fledermäusen und Libellen behandelt. Bei der K 62 ist hier die Maßnahme E 6 und beim Celler Weg die Maßnahme E 16 vorgesehen. Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist im jeweiligen Maßnahmenblatt angegeben. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf den unbegründeten Einwand der ungenügenden Berücksichtigung des Hochwasserschutzes wird festgestellt, dass für den vorliegenden Planungsabschnitt sowie auch für die folgenden Abschnitte eine hydraulische Untersuchung für die Querungen von Fuhse, Aller, Lachte und Freitagsgaben erstellt worden ist. Hierin wird nachgewiesen, dass durch die vorliegende Planung die Hochwassersituation nicht nachteilig verändert wird. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen und befürchtet die Umsetzung aller Lärmschutzmaßnahmen erst nach der Vollendung des Gesamtprojektes.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Im Rahmen der Planung der einzelnen Bauabschnitte werden schalltechnische Berechnungen auf der Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes durchgeführt. Sofern an einzelnen Gebäuden oder Außenwohnbereichen die zulässigen Grenzwerte überschritten werden, sind aktive bzw. passive Schutzmaßnahmen und Entschädigungen für Außenwohnbereiche vorgesehen. Weitergehende, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus gehende Maßnahmen sind aus Gründen der sparsamen Verwendung von Steuergeldern nicht zu rechtfertigen. Die Umsetzung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgt unmittelbar mit der Baumaßnahme für den jeweiligen Bauabschnitt. Mögliche Schutzmaßnahmen orientieren sich an der für die Betroffenen ungünstigsten Verkehrsbelastung. Für jeden Bauabschnitt wird eine Berechnung der zu erwartenden Luftschadstoffe gem. MLuS 02, in der Fassung 2005 durchgeführt. Im vorliegenden Abschnitt werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten.

Zur Begründung der Zurückweisung der die FFH-Würdigkeit der Baumaßnahme betreffenden Einwände wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Die Einwanderheberin führt verschiedene Problempunkte (Brücke über Freitagsgaben, Auswirkungen auf Wohnhaus, Wegebeziehungen, Schwalbenberg) an, die erst durch den folgenden dritten Bauabschnitt berührt werden und somit nicht im vorliegenden Verfahrensabschnitt zu behandeln sind.

Die Einwanderheberin sieht in den Verkehrszahlen an Hand der Verkehrsuntersuchung nicht das öffentliche Interesse als Begründung für die Baumaßnahme.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass die Verkehrswirkung der geplanten Variante 8N in der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar dargelegt ist. Im Vergleich dazu wurden auch die Westvariante und verschiedene Zwischenlösungen berechnet. Der Anteil des Durchgangsverkehrs von 5% bezieht sich auf den gesamten Planungsraum Celle/Wathlingen. Bezogen auf die Stadt Celle beträgt der Anteil bereits 10% bei einem

Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 220.000 Kfz/Tag. Welche Verkehrsmenge die geplante Variante 8N dem Stadtbereich entziehen kann ist an der Belastung des Mittelabschnittes von 28.500 Kfz/Tag in der Prognose 2015 abzulesen. Die neue Allerbrücke im Zuge der Biermannstraße ist hierbei bereits berücksichtigt. Das öffentliche Interesse ist evident.

Die Einwanderheberin sieht für die Trassenwahl das Gutachten Retzko+Topp 1988 als nicht ausreichend beachtet und führt Auszüge aus dem Gutachten auf. Ebenso wendet sie sich gegen die Nichtbeachtung des Kleemann-Gutachtens von 2000.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Im Auftrag der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung wurde ein Verkehrsgutachten „Untersuchung Verkehr und Umwelt Raum Celle“ von den Planungsingenieuren Retzko+Topp im Jahre 1988 erstellt, welches als Grundlage für die Planbegründung sowie als Abwägungsmaterial für die Wahl der geeignetsten Trasse diente. Die Untersuchung von Retzko+Topp hat unterschiedliche Varianten untersucht und bewertet. Das erforderliche Raumordnungsverfahren für die Verlegung der B 3 im Raum Celle / Wathlingen einschließlich der Ortsumgehung Celle wurde am 20.12.1994 mit der landesplanerischen Feststellung für die beantragte Variante 11 mit Tunnel abgeschlossen.

Die jetzt vorliegende Variante 8N (modifizierte Variante 8) stellt bei den östlichen Varianten ausweislich der aktuellen Untersuchungen, eine Optimierung bei allen Planungszielen dar.

Die „Fachtechnische Untersuchung“ von Herrn Kleemann setzt sich verbal mit einer möglichen Westumgehung auseinander und kommt zu dem Schluss, dass die Verkehrswege im Osten von Celle auch für den Prognoseverkehr ausreichend sind. Im Westen ist nach seiner Auffassung eine Verbesserung im Bereich des Wilhelm-Heinichen-Ringes mit geringem Aufwand ausreichend. Eine fachliche Begründung liefert er dafür allerdings nicht. Diese Bewertung steht außerdem im Gegensatz zu der angeführten Untersuchung von Retzko+Topp.

Von der Einwanderheberin werden eine unzureichende Prüfung der Westvariante und ein fehlender Kosten-Nutzen-Vergleich der Ost- und Westvarianten bemängelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass für die Varianten 5 (Westumgehung), 11 und 8N (beide Ostumgehung) vergleichende Kostenberechnungen durchgeführt wurden. Diese Unterlagen sind jederzeit bei der Straßenbauverwaltung einsehbar; darauf wurde schriftlich wie mündlich (Erörterungstermin) hingewiesen.

Zur weiteren Begründung wird auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

12.43

Die Einwanderheber halten die geplante Ortsumgehung in Hinblick auf Natur, Landschaft und FFH-Gebiete für nicht vertretbar.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird zu dem Thema Gesamtplanung festgestellt, dass die Ortsumgehung Celle in mehreren Teilabschnitten geplant wird und hierfür jeweils ein Planfeststellungsverfahren

durchzuführen ist. Im ersten Teilabschnitt der B 3 südlich Celle wurde dargestellt, dass im weiteren Trassenverlauf der Gesamtplanung keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Dabei ist die Gesamtvorhaben bezogene Prüfung allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorzunehmen wie die für den konkret geplanten Abschnitt. Nur dann, wenn bereits durch mit dem ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte eine weitere Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht denkbar ist, wäre schon hinsichtlich des ersten Bauabschnittes festzustellen, dass die Planung ihren gestaltenden Auftrag verfehlt und deshalb abwägungsfehlerhaft ist. Es wird festgestellt, dass sich das der Planfeststellung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt und dem Bau der Ortsumgehung Celle im weiteren Verlauf entgegenstehende unüberwindbare Hindernisse nicht erkennbar sind.

Ebenso werden von den Einwanderheber Beeinträchtigungen durch Lärm und Feinstaub gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

In Bezug auf die Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und Lärmschutz nach den gesetzlichen Vorgaben vorgesehen. Zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung gem. MluS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden. Nach dieser Berechnung werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten; Schutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Außerdem werden von den Einwanderhebern die unzulängliche Prüfung einer Westumgehung bemängelt und die Verkehrswirksamkeit bzw. der Entlastungseffekt der geplanten Ostumgehung mit angeführten Nachteilen angezweifelt.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Begründung der Zurückweisung des der Verkehrswirksamkeit betreffenden Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 und betreffend der Westumgehung auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

Zu den einzeln vorgetragenen Nachteilen wird festgestellt, dass diese in den Planfeststellungsunterlagen mit den verschiedenen Untersuchungen ausreichend bearbeitet und bewertet worden sind. Bezüglich der Hochwassersituation wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

Bezüglich des geforderten versprochenen Lärmschutzwalls wird festgestellt, dass es seitens der Straßenbauverwaltung keine Zusagen zur Erstellung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen gibt; soweit Zusagen für weitergehenden Lärmschutz durch die Stadt Celle erfolgten, muss dieser ggf. von dort eingefordert werden.

12.44

Da die vorgetragenen Einwendungen inhaltsgleich mit denen unter Punkt 12.43 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen ebenfalls unter diesem Punkt verwiesen.

12.45

Die Einwanderheberin macht Wertminderung für ihr Wohngrundstück geltend und wendet sich gegen die Lärmimmissionen; insbesondere gegen die Erstellung von Lärmschutzmaßnahmen erst nach Fertigstellung des Gesamtprojektes.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass das Wohngrundstück der Einwanderheberin erst im dritten Bauabschnitt der Gesamtbaumaßnahme liegt und somit die Belange der Einwanderheberin durch den aktuellen zweiten Bauabschnitt nicht unmittelbar betroffen sind. Dennoch wird zu den vorgetragenen Einwendungen Folgendes festgestellt.

Die Auswirkungen des Vorhabens erstrecken sich nicht nur auf die unmittelbar benötigten Flächen, sondern auch -mit unterschiedlicher Intensität- auf andere Grundstücke in der Nachbarschaft und Umgebung der geplanten Umgehungsstraße. Bei der Frage der Zulässigkeit ist zu berücksichtigen, dass ein Grundstückseigentümer von nachteiligen Änderungen in seiner Nachbarschaft, wie hier durch den Bau einer Straße, nicht generell, sondern nur soweit geschützt ist als Gesetz und Recht ihm Abwehr- und Schutzansprüche bieten. Im Übrigen sind die Privatinteressen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Mittelbare Beeinträchtigungen, also auch solche, durch die das Eigentum nicht vollständig oder teilweise entzogen wird, bestimmen unabhängig von ihrer Intensität Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 GG und stellen keine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Abs. 3 Satz 1 GG dar.

Das Lärmschutzkonzept trägt den Interessen mittelbar betroffener Grundstückseigentümer insoweit Rechnung, als unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden bzw. deutlich unter die Zumutbarkeitsgrenze verringert werden. Die dennoch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden und zwar auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die Lage des jeweiligen Grundstücks wertmindernd berücksichtigen sollte. Zu den nicht auszugleichenden Nachteilen gehört u.a. auch die Wertminderung. Die Entschädigung umfasst nur die konkrete Beeinträchtigung durch Lärm, während mittelbare Beeinträchtigungen wie lärmbedingte Lageverschlechterung und die sich daraus ergebenden weiteren wirtschaftlichen Nachteile entschädigungslos bleiben. Zudem ist die planungsbedingte Wertminderung als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen. Auch ein von Einwendern geforderter unmittelbar aus Artikel 14 GG abzuleitender Anspruch auf Entschädigung ist nicht gegeben und die diesbezüglichen Anträge sind abzulehnen. Von der Eigentumsgarantie des Artikels 14 GG werden bloße Lagevorteile eines Grundstücks nicht erfasst. Artikel 14 schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Wertminderungen und Mietverluste sind im Rahmen der grundgesetzlichen Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen. Mögliche Wertminderungen und Mietverluste werden dennoch von der Planfeststellungsbehörde in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen. Es ist nicht auszuschließen, dass vereinzelt derartige Schäden nach dem Bau der Umgehungsstraße eintreten können. In Anbetracht der wirtschaftlichen Vorteile für die gesamte Region und im Hinblick auf die Vorteile für den Arbeitsmarkt, die der Bau der Umgehungsstraße mit sich bringen wird, sind die geschilderten Nachteile hinzunehmen. Derartige Verkehrsanlagen mit überregionaler Bedeutung bringen zwangsläufig Vorteile für die große Mehrheit der Bevölkerung zu Lasten der Bewohner umliegender Ortsteile. Eine Verpflichtung zum finanziellen Ausgleich wird dadurch jedoch nicht begründet.

Im Rahmen der Bauplanung der einzelnen Bauabschnitte werden schalltechnische Berechnungen auf Grundlage des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. Bundesimmissionsschutzverordnung) durchgeführt. Sofern an einzelnen Gebäuden oder Außenwohnbereichen die zulässigen Grenzwerte überschritten werden, sind aktive bzw. passive Schutzmaßnahmen und Entschädigungen für Außenwohnbereiche vorgesehen. Weitergehende, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus gehende Maßnahmen sind nicht zu rechtfertigen. Die Umsetzung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen erfolgt unmittelbar mit der Baumaßnahme für den jeweiligen Bauabschnitt. Mögliche Schutzmaßnahmen orientieren sich an der für die Betroffenen ungünstigsten Verkehrsbelastung.

Zu der vorgetragenen Zerstörung der ökologischen Vielfalt und des Landschaftsbildes wird festgestellt, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans aufgearbeitet und durch die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert sind. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Das von der Einwanderheberin angesprochene Gebiet „Schwalbenberg“ wird nicht von diesem sondern -wenn überhaupt- vom nächsten Bauabschnitt tangiert. Da es sich dabei um eine Flächennutzung im Stadtgebiet handelt, obliegt der Stadt Celle hierfür die Planungshoheit.

Die Einwanderheberin sieht eine Hochwassergefahr für ihr Haus und Grundstück durch Bodenversiegelungen in Lachtehausen und Dämme in der Fuhseae.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Belange der Einwanderheberin werden durch den aktuellen zweiten Bauabschnitt nicht unmittelbar betroffen. Dennoch wird festgestellt, dass grundsätzlich für jeden Planungsabschnitt bei Querungen von hochwassergefährdeten Gewässern zur Bemessung der Brückebauwerke hydraulische Untersuchungen durchgeführt werden.

In Bezug auf den Hochwasserschutz für den zweiten Bauabschnitt wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

In dem Raumordnungsverfahren waren die Auswirkungen der Planung auf den Raum bezogen festzustellen und zu bewerten. Dieses schließt bei linieförmigen Vorhaben die Überprüfung der beiderseitigen Wirkflächen ein und führt damit tatsächlich zur Bewertung eines Vorhaben-„Korridors“. In diesem Korridor kann im Rahmen der Planung die – parzellenscharfe- Feintrassierung gefunden werden.

Die nach der Rückstellung der Feinvariante 11 nunmehr seitens der Straßenbauverwaltung favorisierte Feinvariante F 8N ist eine unter Naturschutzgesichtspunkten optimierte Untervariante der in dem Raumordnungsverfahren überprüften Feinvariante 8. Sie weicht unter raumordnerischen Gesichtspunkten nur geringfügig von der Trasse F 8 ab und liegt in Bezug auf ihre Raum- und Umweltauswirkungen im gleichen Wirkungsbereich. Damit kann die modifizierte Feinvariante 8 (jetzt 8N) als im Raumordnungsverfahren hinreichend berücksichtigt gelten.

Die aus raumordnerischer Sicht geringfügige Abweichung der Feinvariante F 8N von der Feinvariante F 8 stellt keine grundlegende oder umfassende Änderung der Planung dar, die das Erfordernis einer „Ergänzung“ oder der Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens auslösen würde.

In Bezug auf die Allerniederung als FFH-Gebiet und die Wertigkeit der Fuhseniederung wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwände auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Alternativen im Rahmen des FFH-Rechts sind hier gem. NNatG nicht zu prüfen, da das Projekt nicht unzulässig ist und somit keine Ausnahme darstellt, denn es ist mit den festgelegten Erhaltungszielen vereinbar.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan mit seinen Angaben über die auszuführenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird speziell für jeden Bauabschnitt gesondert erstellt und dient nicht der Linienfindung. Er hat die Eingriffsfolgen für ein konkretes Vorhaben zu ermitteln, zu bewerten und entsprechende Kompensationsmaßnahmen auszuweisen. Fiktive Planungen für Trassenvarianten sind im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans nicht erforderlich.

Zu dem Einwand der erhöhten Emissionen durch die Baumaßnahme wird festgestellt, dass zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen eine luftschadstofftechnische Untersuchung gem. MluS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden ist. Nach dieser Berechnung werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten.

Zu dem Einwand bezüglich unvollständiger Variantenuntersuchung wird zur Begründung der Zurückweisung auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

Die Forderungen der Einwanderheberin nach einer Verbesserung des ÖPNV und Investitionen in ein Fahrradkonzept werden zurückgewiesen, da dies nicht in die Verantwortlichkeit des Vorhabensträger fällt; hier liegt die Zuständigkeit bei den gewählten Volksvertretern und deren Verkehrspolitik.

Ferner wird von der Einwanderheberin die Verkehrswegezerschneidung durch die neue Trasse insbesondere in ihrem Wohnbereich bemängelt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die angesprochenen Wegeverbindungen sind nicht durch den vorliegenden Planungsabschnitt betroffen, da sie erst im dritten Bauabschnitt liegen.

Dennoch wird hierzu festgestellt, dass alle Wegebeziehungen, ggf. auch durch zumutbare Umwege, wieder hergestellt werden. Insbesondere bleibt im Wohnbereich der Einwanderheberin eine ausreichende Querungsmöglichkeit für Radfahrer im Zuge der jetzigen L 282 in Form einer Unterführung erhalten.

12.46

Die Einwanderheber wenden sich mit sehr umfangreichen Ausführungen in Bezug auf die Verkehrssituation gegen die geplante Baumaßnahme. Zusammenfassend sehen sie das Verkehrsaufkommen als nicht außergewöhnlich sowie nicht gestiegen und die Verkehrssituation als übertrieben bewertet an. Die höhere Verkehrssicherheit (Nebel, Unfall), die Verkehrsqualität und die Entlastung vom Durchgangsverkehr werden angezweifelt. Es werden der Ausbau des Wilhelm-Heinichen-Ringes, die Verkehrswirksamkeit (1.+2. Bauabschnitt) sowie die Raumordnung zur Sprache gebracht.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen wird auf die eingehenden Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird noch festgestellt, dass die Notwendigkeit einer Umgehungsstraße für Celle ausreichend in den Planunterlagen begründet ist. Bezogen auf den Planungsraum beträgt das Gesamtverkehrsaufkommen rund 220.000 Kfz/Tag, mit einem Verlagerungspotential in der Prognose 2015 von rund 28.500 Kfz/Tag im Mittelabschnitt der Ortsumgehung. Vergleichbare Städte in Niedersachsen wie z.B. Lüneburg haben seit vielen Jahren eine Umgehungsstraße. Selbst die deutlich kleinere Stadt Uelzen ist zwischenzeitlich mit einer Umgehungsstraße ausgestattet.

Für die vorliegende Planung wurde im Jahre 1998 eine Verkehrserhebung mit anschließender Auswertung und Prognose für die verschiedenen Varianten durchgeführt. Ein Vergleich der Untersuchungen aus dem Jahre 1987 und 1998 zeigt deutlich, dass zum Teil erhebliche Verkehrssteigerungen zu verzeichnen sind

Um die Wirksamkeit der einzelnen Varianten beurteilen zu können, ist nur ein Vergleich innerhalb eines Prognosehorizontes sinnvoll; willkürliche Vergleiche ergeben ein deutlich falsches Bild.

Auf Grund des von den Einwanderhebern vorgetragenen Einwandes des unzureichenden Verkehrswertes wird festgestellt, dass der Bauabschnitt südlich Celle einen eigenen Verkehrswert hat, dieses wird in der Verkehrsuntersuchung eindrucksvoll dargelegt.

Für die Abschnittsbildung des vorliegenden Abschnittes ist es zwingend geboten, an den vorangegangenen Abschnitt anzuknüpfen. Die Verkehrsbedeutung ist hierbei nicht isoliert auf den vorliegenden Abschnitt bezogen zu betrachten sondern im Zusammenhang mit dem Abschnitt „nördlich Ehlershausen bis südlich Celle“. Insofern ist die Verkehrswirksamkeit mit der Realisierung des vorliegenden Abschnittes bereits höher als bei nur einem Abschnitt.

In dem Raumordnungsverfahren waren die Auswirkungen der Planung auf den Raum bezogen festzustellen und zu bewerten. Dieses schließt bei linienförmigen Vorhaben die Überprüfung der beiderseitigen Wirkflächen ein und führt damit tatsächlich zur Bewertung eines Vorhaben-„Korridors“. In diesem Korridor kann im Rahmen der Planung die – parzellenscharfe- Feintrassierung gefunden werden.

Die nach der Rückstellung der Feinvariante 11 nunmehr seitens der Straßenbauverwaltung favorisierte Feinvariante F 8N ist eine unter Naturschutzgesichtspunkten optimierte Untervariante der in dem Raumordnungsverfahren überprüften Feinvariante 8. Sie weicht unter raumordnerischen Gesichtspunkten nur geringfügig von der Trasse F 8 ab und liegt in Bezug auf ihre Raum- und Umweltauswirkungen im gleichen Wirkungsbereich. Damit kann die modifizierte Feinvariante 8 (jetzt 8N) als im Raumordnungsverfahren hinreichend berücksichtigt gelten.

Die aus raumordnerischer Sicht geringfügige Abweichung der Feinvariante F 8N von der Feinvariante F 8 stellt keine grundlegende oder umfassende Änderung der Planung dar, die das Erfordernis einer „Ergänzung“ oder der Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens auslösen würde.

Weiterhin tragen die Einwanderheber sehr umfangreiche Ausführungen in Bezug auf Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaft durch die Baumaßnahme vor. Hierbei sprechen sie die Eingriffsvermeidung und -minimierung an und sehen die Zielsetzung der

Landschaftsplanung beeinträchtigt. Es wird die Zerstörung von Biotopen und Naherholungsräumen sowie Beeinträchtigungen von Lebensräumen für Flora & Fauna unter Aufzählung verschiedener Tierarten, insbesondere der Fledermaus, kritisiert. Die Ausgleichsmaßnahmen werden als unzureichend angesehen und es wird nach der zeitlichen Umsetzung sowie einer Durchführungskontrolle bei den Kompensationsmaßnahmen gefragt.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen wird auf die eingehenden Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird hierzu festgestellt, dass die Unterschutzstellung der für den Naturschutz wertvollen Bereiche nicht Aufgabe der Straßenbauverwaltung ist. Bei den von den Einwanderhebern aufgeführten Programmen und Leitbildern handelt es sich um grobe Zielvorstellungen, die für den Maßstab der Entwurfsplanung nur einen Rahmen bilden können. Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind in einem detaillierten Maßstab alle schutzwürdigen floristischen und faunistischen Daten gesammelt, bewertet und planerisch berücksichtigt worden.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und bewertet und werden mit den entsprechenden vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt. Diese Maßnahmen sind mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. In den festgestellten Maßnahmeblättern ist die zeitliche Vorgabe der Umsetzung festgelegt, die in den Bauablauf zu integrieren ist. Die zeitliche Einordnung der durchzuführenden Maßnahmen bezieht sich auf den jeweils zu erwartenden Eingriff und nicht auf die gesamte Baumaßnahme. Die Maßnahmen müssen insoweit dann bereits auch ihre Funktion erfüllen, damit eine Kompensation sicher erreicht werden kann.

Funktionskontrollen sind dann erforderlich, wenn auf Grund mangelnder Erfahrungswerte das Erreichen des Kompensationsziels nicht sicher ist und ggf. durch Änderungen in der Pflege und Unterhaltung steuernd eingegriffen werden muss.

Ansonsten reicht eine Herstellungskontrolle im Regelfall aus. Sie wird zusammen mit der Unteren Naturschutzbehörde sichergestellt.

Zu den Einwendungen bezüglich negativer Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe wird festgestellt, dass im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) auf der Basis der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung durchgeführt wurde. Bei Grenzwertüberschreitungen wird passiver Lärmschutz durch die Straßenbauverwaltung durchgeführt.

Weiterhin wurden von der Straßenbauverwaltung Ermittlungen der Schadstoffbelastungen gem. dem „Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen 02“ in der Fassung 2005 (Unterlage 11) durchgeführt und festgestellt, dass die zulässigen Grenzwerte für Luftverunreinigung nicht überschritten werden.

Somit sind die gesetzlichen Vorgaben im Rahmen von Straßenplanungen berücksichtigt worden und es ergeben sich keine zusätzlichen Anforderungen an den Lärm- und Immissionsschutz.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes bezüglich der Gefährdung durch Hochwasser wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

12.47

Die von der Einwanderheberin vorgetragene Einwendungen sind größtenteils inhaltsgleich mit denen unter Punkt 12.46 des Beschlusses. Zur Begründung der Zurückweisung der Einwände wird infolgedessen ebenfalls auf die Ausführungen unter Punkt 12.46 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin werden von der Einwanderheberin Verschlechterungen des Verbindungsweges zwischen dem Wohnort und dem Stadtgebiet während der Bauphase befürchtet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Während der Bauphase sind gewisse Einschränkungen nicht auszuschließen. Dennoch bleibt die Erschließung über das öffentliche Straßennetz während der gesamten Bauzeit gesichert. Es ist vorgesehen, dass zuerst die Überführung der Bennebosteler Straße hergestellt wird, die dann beim Bau der Ortsumgehung bereits genutzt werden kann.

Die Einwanderheberin wendet sich gegen die Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere Lärmbelastigungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

In Bezug auf die Lärmbelastigungen der Wohnbereiche wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und Lärmschutz nach den gesetzlichen Vorgaben vorgesehen. Zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung gem. MLuS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden. Nach dieser Berechnung werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten; Schutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Somit haben die gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Straßenbauplanung Berücksichtigung gefunden.

Letztendlich wendet sich die Einwanderheberin gegen die Eingriffe in die ökologische Vielfalt sowie das Landschaftsbild und spricht hierbei die naturschutzrechtlich geschützten Arten an.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans sind in einem detaillierten Maßstab alle schutzwürdigen floristischen und faunistischen Daten gesammelt, bewertet und planerisch berücksichtigt worden. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung des Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

12.48

Der Einwanderheber zweifelt die Kosten-Nutzen-Berechnung der Varianten an und sieht einen Konflikt in der Verkehrsuntersuchung.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Eine Nutzen-Kosten-Bewertung sowie eine Verkehrsrisikoeinschätzung wurden seinerzeit im Rahmen der Linienbestimmung durch den BMVBW (07.11.1996) durchgeführt. Diese fiel eindeutig zu Gunsten der östlichen Variante 11 mit Brücke aus.

Da die jetzt geplante Variante 8N mit 24,1 km zwar 2,2 km länger als die Variante 11 ist, durch weniger aufwändige Bauwerke jedoch nur geringfügig teurer sein wird, hat sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht signifikant verändert. Insofern kann auf eine neuerliche Bewertung verzichtet werden.

Nach den Gesichtspunkten der Umweltverträglichkeit, der Verkehrswirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit wurden zwei östlich (Variante 8N und 11) und eine westlich (Variante 5) führende Linienführung untersucht und in einem Variantenvergleich bewertet. Als Ergebnis wird festgestellt, dass die stadtferne östliche Ortsumgehung (Variante 8N) mit einer Gesamtlänge von 24,2 km und einem Gesamtkostenvolumen von 215 Mio. DM am günstigsten bewertet wurde.

Zu den vom Einwanderheber zusammengerechneten Verkehrszahlen unterschiedlicher Netzfälle wird festgestellt, dass dies wegen der unterschiedlichen Randbedingungen nicht zu gleichen Ergebnissen führen kann und somit nicht zulässig ist.

Der Einwanderheber behauptet, dass die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes Nr. 90 an die Erfordernisse für die neue Trasse angepasst wurden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Wie dem Einwanderheber bekannt ist, wurde zunächst die Allerquerung im Zuge der Variante 11 auf der Grundlage der Linienbestimmung in die Entwurfsplanung aufgenommen. Hierbei handelte es sich um eine Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes 90. Auf der Grundlage der damals vorliegenden Hinweise auf mögliche Erhaltungsziele war auch jede weiter östlich liegende Variante ebenfalls unverträglich. Durch die Konkretisierung der Erhaltungsziele durch die Obere Naturschutzbehörde der Bezirksregierung Lüneburg wurde bei erneuter Betrachtung der FFH-Verträglichkeit die Erheblichkeitsschwelle für eine zumutbare Variante 8N nicht mehr erreicht. Dies hatte zur Folge, die Linienbestimmung für den Mittelabschnitt der Variante 11 aufheben zu lassen und die zumutbare Variante 8N weiter zu verfolgen. Dieses Vorgehen ist auf Grund der Anforderungen aus dem §34c Abs.3 NNatG zwingend geboten.

Weiterhin werden vom Einwanderheber bei der Verkehrsuntersuchung keine Entlastung der Wohngebiete und eine zu geringe Bedeutung der Biermannstraße gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Es wird festgestellt, dass die geplante Ortsumgehung im Bereich des Stadtgebietes zu unterschiedlichen Verkehrsentslastungen führt. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Der Einwanderheber spricht sich ausführlich für eine Westumgehung aus und zeigt deren Vorteile auf.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Untersuchung des Büros Retzko+Topp war Grundlage der Linienfindung für eine Umgehungsstraße von Celle im Zuge der Bundesstraße 3. Im Rahmen der Gesamtabwägung aller entscheidungserheblichen Unterlagen hat sich der BMVBW für eine östliche Umgehungsstraße im Zuge der Variante 11 entschieden. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

In Bezug auf die Einwände zu auftretenden Lärm- und Abgasimmissionen wird festgestellt, dass in Bezug auf die Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt wurde und Lärmschutz nach den gesetzlichen Vorgaben vorgesehen ist.

Zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung gem. MLuS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden. Nach dieser Berechnung (Netzfall 6F) werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten; Schutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Auf Grund des vom Einwanderheber vorgetragenen Einwandes des unzureichenden Verkehrswertes des 2. Bauabschnittes wird festgestellt, dass es für die Abschnittsbildung des vorliegenden Abschnittes zwingend geboten ist, an den vorangegangenen Abschnitt anzuknüpfen. Die Verkehrsbedeutung ist hierbei nicht isoliert auf den vorliegenden Abschnitt bezogen zu betrachten sondern im Zusammenhang mit dem Abschnitt „nördlich Ehlershausen bis südlich Celle“. Insofern ist die Verkehrswirksamkeit mit der Realisierung des vorliegenden Abschnittes bereits höher als bei nur einem Abschnitt.

12.49

Die Einwanderheber befürchten eine Verschlechterung der Hochwassersituation, Wertminderung des Grundeigentums sowie Lärmbeeinträchtigungen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Das Wohngrundstück der Einwanderheber liegt außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes; es wird erst im nächsten Planungsabschnitt (Mittelteil) im Zuge der Gesamttrasse betroffen sein. Somit ergibt sich für das vorliegende Planfeststellungsverfahren keine zwingende Betroffenheit der Einwanderheber.

Weiterhin wird zu dem Thema Gesamtplanung festgestellt, dass die Ortsumgehung Celle in mehreren Teilabschnitten geplant wird und hierfür jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Im ersten Teilabschnitt der B 3 südlich Celle wurde dargestellt, dass im weiteren Trassenverlauf der Gesamtplanung keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Dabei ist die Gesamtvorhaben bezogene Prüfung allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorzunehmen wie die für den konkret geplanten Abschnitt. Nur dann, wenn bereits durch mit dem ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte eine weitere Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht denkbar ist, wäre schon hinsichtlich des ersten Bauabschnittes festzustellen, dass die Planung ihren gestaltenden Auftrag verfehlt und deshalb abwägungsfehlerhaft ist. Es wird festgestellt, dass sich das der Planfeststellung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt und dem Bau der Ortsumgehung Celle im weiteren Verlauf entgegenstehende unüberwindbare Hindernisse nicht erkennbar sind.

Auch für den dritten Bauabschnitt wird für die Hochwasserproblematik eine hydraulische Untersuchung sowie für die Lärmbeeinträchtigungen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Mögliche Wertminderungen werden dort dann auch mit in die Abwägung einbezogen; eventuelle Entschädigungen wären dann in einem Entschädigungsfeststellungsverfahren zu klären.

12.50

Der Einwanderheber hält die geplante Ortsumgehung in Hinblick auf Natur, Landschaft und FFH-Gebiete für nicht vertretbar.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird zu dem Thema Gesamtplanung festgestellt, dass die Ortsumgehung Celle in mehreren Teilabschnitten geplant wird und hierfür jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Im ersten Teilabschnitt der B 3 südlich Celle wurde dargestellt, dass im weiteren Trassenverlauf der Gesamtplanung keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Dabei ist die Gesamtvorhaben bezogene Prüfung allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorzunehmen wie die für den konkret geplanten Abschnitt. Nur dann, wenn bereits durch mit dem ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte eine weitere Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht denkbar ist, wäre schon hinsichtlich des ersten Bauabschnittes festzustellen, dass die Planung ihren gestaltenden Auftrag verfehlt und deshalb abwägungsfehlerhaft ist. Es wird festgestellt, dass sich das der Planfeststellung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt und dem Bau der Ortsumgehung Celle im weiteren Verlauf entgegenstehende unüberwindbare Hindernisse nicht erkennbar sind.

Weiterhin werden vom Einwanderheber Lärmbeeinträchtigungen gesehen und die Verkehrswirksamkeit bzw. der Entlastungseffekt der neuen Ortsumgehung angezweifelt.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

In Bezug auf die Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und nach den gesetzlichen Vorgaben Lärmschutz vorgesehen. Hinsichtlich der Begründung der Zurückweisung des der Verkehrswirksamkeit betreffenden Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen. Ein weiteres Ausschwenken der Ortsumgehung östlich um Lachtehausen und Altenhagen würde einen deutlich geringeren Entlastungseffekt für das Stadtgebiet Celle haben.

12.51

Die Einwanderheber halten die geplante Ortsumgehung in Hinblick auf Natur, Landschaft und FFH-Gebiete für nicht vertretbar.

Zur Begründung der Zurückweisung des Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Weiterhin wird zu dem Thema Gesamtplanung festgestellt, dass die Ortsumgehung Celle in mehreren Teilabschnitten geplant wird und hierfür jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Im ersten Teilabschnitt der B 3 südlich Celle wurde dargestellt, dass im weiteren Trassenverlauf der Gesamtplanung keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Dabei ist die Gesamtvorhaben bezogene Prüfung allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorzunehmen wie die für den konkret geplanten Abschnitt. Nur dann, wenn bereits durch mit dem ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte eine weitere Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht denkbar ist, wäre schon hinsichtlich des ersten Bauabschnittes festzustellen, dass die Planung ihren gestaltenden

Auftrag verfehlt und deshalb abwägungsfehlerhaft ist. Es wird festgestellt, dass sich das der Planfeststellung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt und dem Bau der Ortsumgehung Celle im weiteren Verlauf entgegenstehende unüberwindbare Hindernisse nicht erkennbar sind.

Weiterhin werden von den Einwanderhebern Beeinträchtigungen durch Lärm und Feinstaub gesehen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

In Bezug auf die Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und Lärmschutz nach den gesetzlichen Vorgaben vorgesehen. Zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung gem. MLuS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden. Nach dieser Berechnung werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten; Schutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Außerdem werden von den Einwanderhebern die unzulängliche Prüfung einer Westumgehung bemängelt und die Verkehrswirksamkeit bzw. der Entlastungseffekt der geplanten Ostumgehung mit angeführten Nachteilen angezweifelt.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Begründung der Zurückweisung des der Verkehrswirksamkeit betreffenden Einwandes wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 und betreffend der Westumgehung auf die Ausführungen unter Punkt 10 des Beschlusses verwiesen.

Zu den einzeln vorgetragenen Nachteilen wird festgestellt, dass diese in den Planfeststellungsunterlagen mit den verschiedenen Untersuchungen ausreichend bearbeitet und bewertet worden sind. Bezüglich der Hochwassersituation wird auf die Ausführungen unter Punkt 12.6 des Beschlusses verwiesen.

12.52

Da die vorgetragenen Einwände inhaltsgleich mit denen der Einwanderheber unter Punkt 12.51 sind, wird infolgedessen zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen ebenfalls auf die Ausführungen unter Punkt 12.51 des Beschlusses verwiesen.

12.53

Da die vorgetragenen Einwände inhaltsgleich mit denen der Einwanderheber unter Punkt 12.51 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen auf die Ausführungen unter Punkt 12.51 des Beschlusses verwiesen.

12.54

Da die vorgetragenen Einwände inhaltsgleich mit denen der Einwanderheber unter Punkt 12.51 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen auf die Ausführungen unter Punkt 12.51 des Beschlusses verwiesen.

12.55

Da die vorgetragenen Einwände inhaltsgleich mit denen der Einwanderheber unter Punkt 12.51 sind, wird zur Begründung der Zurückweisung der Einwendungen auf die Ausführungen unter Punkt 12.51 des Beschlusses verwiesen.

Ein weiteres Ausschwenken der Ortsumgehung östlich um Lachtehausen und Altenhagen würde einen deutlich geringeren Entlastungseffekt für das Stadtgebiet Celle haben.

Das Wohngrundstück des Einwanderhebers liegt außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes und wird ggf. erst im nächsten Planungsabschnitt (Mittelteil) im Zuge der Gesamttrasse betroffen sein. Somit ergibt sich für das vorliegende Planfeststellungsverfahren keine zwingende Betroffenheit des Einwanderhebers.

12.56

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Mitfinanzierung der Ortsumgehung durch Stadt und Landkreis Celle und sieht die Finanzierung der Gesamttrasse als nicht gesichert an.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Kostenträger dieses zweiten Straßenbauabschnittes und den damit verbundenen Folgemaßnahmen ist die Bundesrepublik Deutschland. Durch die Einstellung der Gesamtplanung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes hat der Bund die grundsätzliche Finanzierung zugesichert.

Weiterhin wendet sich der Einwanderheber gegen die Festlegung der Ortsumgehung als eine Ostumgehung und sieht eine Westumgehung als nicht ausreichend geprüft an.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Mögliche Westvarianten sind im gesamten Planungsverfahren mit untersucht und bewertet worden. Danach hat die beste Westvariante (Variante 5) eine wesentlich schlechtere Verkehrswirksamkeit als eine östliche Umgehung und dieses bei deutlich höheren Baukosten. Der Wilhelm-Heinichen-Ring wäre nur ein Teil einer Westumgehung, der zudem vollständig umzubauen wäre (durchgehend vierstreifig, höhenungleiche Knotenpunkte usw.). Eine Entlastung der Innenstadt kann allein durch einige Optimierungen im Zuge des Wilhelm-Heinichen-Ringes nicht erreicht werden.

Weiterhin wird zu dem Thema Gesamtplanung festgestellt, dass die Ortsumgehung Celle in mehreren Teilabschnitten geplant wird und hierfür jeweils ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Im ersten Teilabschnitt der B 3 südlich Celle wurde dargestellt, dass im weiteren Trassenverlauf der Gesamtplanung keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegenstehen. Dabei ist die Gesamtvorhaben bezogene Prüfung allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorzunehmen wie die für den konkret geplanten Abschnitt. Nur dann, wenn bereits durch mit dem ersten Bauabschnitt gesetzte Zwangspunkte eine weitere Planung unter Lösung der naturschutzrechtlichen Konflikte nicht denkbar ist, wäre schon hinsichtlich des ersten Bauabschnittes festzustellen, dass die Planung ihren gestaltenden Auftrag verfehlt und deshalb abwägungsfehlerhaft ist. Es wird festgestellt, dass sich das der Planfeststellung zu Grunde liegende Gesamtkonzept verwirklichen lässt und dem Bau der Ortsumgehung Celle im weiteren Verlauf entgegenstehende unüberwindbare Hindernisse nicht erkennbar sind.

In Bezug auf Natur und Landschaft sieht der Einwanderheber diese hinsichtlich des Landschaftsbildes sowie als Erholungsgebiet ebenso gefährdet wie die Lebensräume der in diesem Gebiet vorkommenden Tierarten, insbesondere verschiedener Fledermausarten.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und bewertet. Grundlage hierfür waren sehr umfangreiche floristische und faunistische Bestandserhebungen. Entsprechende Maßnahmen zur Kompensation sind vorgesehen und mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Detaillierte Ausführungen hierzu sind den Planungsunterlagen zu entnehmen. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung der Einwendungen wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Zum Erhalt der Fledermausarten sind dichte Strauchpflanzungen im Bereich querender Fledermausflugrouten (Bereiche höherer Nutzungsfrequenz) vorgesehen, um niedrige Überflüge zu verhindern (Kollisionsgefahr). Ansonsten sollen Strauchpflanzungen entlang der Bundesstraße weitestgehend unterbleiben, damit keine anziehende Wirkung für Wild und Vögel entsteht, die im Nahbereich der Straße besonders kollisionsgefährdet sind (Falleneffekt).

Fledermaus-Quartierverluste sind überall dort zu befürchten, wo Bäume gefällt werden. Zur Vermeidung direkter Tier-Verluste sind in Betracht kommende Quartierbäume (besonders Laubbäume ab etwa 40 Jahre Alter, aber auch ältere Kiefern) vor den Fällarbeiten von einer fachkundigen Person auf Baumhöhlen zu untersuchen sowie vorhandene Tiere vor oder während der Fällung zu sichern und durch eine fachkundige Person umzusiedeln. Dies betrifft in erster Linie potenzielle Quartierbäume in den älteren Laubwald- und Kiefern-mischbeständen nördlich des Hörstenweges sowie im Umfeld der ehemaligen Bahntrasse (Beginn des zweiten Bauabschnittes), im Bereich Reitplatz/Sportanlagen sowie entlang der ehemaligen Güterbahntrasse östlich der Fuhse.

Die vom Einwanderheber vorgetragene Einwände bezüglich überhöhtem Lärmpegel und Schadstoff beinhaltende Auspuffgase werden zurückgewiesen.

In Bezug auf die Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und Lärmschutz nach den gesetzlichen Vorgaben vorgesehen. Zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung gem. MLuS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden. Nach dieser Berechnung werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten; Schutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

12.57

Der Einwanderheber hält den geplanten passiven Lärmschutz für unzureichend und fordert aktiven Lärmschutz. Er weist auf eine mögliche wachsende Wohnbebauung hin.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben wurde von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Berechnung (Unterlage 11) auf der Basis der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung durchgeführt. Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete sind hiernach auf 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts gesetzlich festgelegt.

Die Berechnungen wurden von Fachbüros auf Grund eines rechtlich anerkannten Verfahrens durchgeführt und stehen für fachliche Nachprüfungen zur Verfügung.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§41 und 42 des Bundesimmissionsschutzgesetzes in der Neufassung vom 26.09.2002 (BGBl 2002, Nr.71, S. 3830 ff) i.V.m. der gemäß §43 BImSchG erlassenen 16.Verordnung zur Durchführung des BImSchG (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV) i.d.F. vom 26.09.1990 (BGBl. I S. 1036).

Nach §41 Abs.1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach §41 Abs.2 BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, besteht nach §42 ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (passiver Lärmschutz).

Im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung Celle sind nur einige wenige Wohngebäude betroffen, die ggf. passiv zu schützen wären. Aktive Lärmschutzmaßnahmen kommen wegen der geringen Zahl der anspruchsberechtigten Gebäude nicht in Betracht, insbesondere unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten der hierfür notwendigen Kosten.

Die Wohnung des Einwanderhebers liegt in einem Abstand von etwa 1,5 km zur neuen Trasse und wird nicht durch Lärmimmissionen beeinträchtigt.

Bei einer möglichen Neuausweisung von Baugebieten muss die Stadt Celle für den eventuell notwendig werdenden entsprechenden Lärmschutz sorgen.

12.58

Der Einwanderheber sieht in der Planung der Gesamtmaßnahme eine verkehrte Reihenfolge der tatsächlichen Abschnitte und veraltetes Kartenmaterial in den Planunterlagen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Planung und der Bau der Ortsumgehung Celle werden in Teilabschnitten von Süden nach Norden betrieben. Der hier vorliegende Abschnitt schließt unmittelbar an den ersten Abschnitt von nördlich Ehlershausen bis südlich Celle an. Hierdurch wird die größte Verkehrswirksamkeit auch bei der noch unvollständigen Ortsumgehung erzielt. Zur weiteren Begründung der Zurückweisung wird auf die Ausführungen unter Punkt 9 des Beschlusses verwiesen.

Alle Pläne im Einflussbereich der Trasse werden regelmäßig durch so genannte Feldvergleiche aktualisiert. Sofern es für die Planung von Bedeutung ist, werden die Einmessungen von kurzfristigen letzten Veränderungen umgehend nachgeholt und nachgetragen.

Der Einwanderheber wendet sich gegen die Beeinträchtigung und Zerstörung von Natur und Landschaft, FFH-Gebiet sowie verschiedener Tierarten und kritisiert die Aussagen über die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als ungenügend. Es wird die Frage nach den Kosten gestellt.

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sind im LBP detailliert beschrieben und dargestellt. Auf Grundlage der Bewertung der Beeinträchtigungen ergeben sich zahlreiche Vorkehrungen zur Vermeidung und eine Reihe von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, um den Eingriff zu kompensieren.

Alle Maßnahmen, die im LBP dargestellt sind, werden planfestgestellt und sind im Rahmen der Baumaßnahme entsprechend zu realisieren und dauerhaft zu sichern. Die hierfür entstehenden Kosten sind in der Gesamtkostenberechnung enthalten.

Zur weiteren Begründung der Zurückweisung der Einwendungen wird auf die Ausführungen unter Punkt 8 des Beschlusses verwiesen.

Vom Einwanderheber werden Gefährdungen und Beeinträchtigungen durch Lärm und Feinstaub befürchtet.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

In Bezug auf Lärmbeeinträchtigungen der Wohnbereiche wurde von der Straßenbauverwaltung eine schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11) durchgeführt und bei Grenzwertüberschreitungen an einigen Gebäuden Lärmschutz nach den gesetzlichen Vorgaben vorgesehen.

Zur Ermittlung der Schadstoffbelastungen ist eine luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11LuS) gem. MLuS 02, in der Fassung 2005, durchgeführt worden. Nach dieser Berechnung werden die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten; Schutzmaßnahmen sind somit nicht erforderlich.

Der Einwanderheber erwartet eine Gefährdung der Rad fahrenden Schüler auf dem Celler Weg, insbesondere während der Bauphase.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Celler Weg wird als Brückenbauwerk BW CE 10 über die neue Trasse der B 3 hinübergeführt. Auf den Überführungsrampen erhält der Verbindungsweg eine Asphaltbefestigung gem. gesetzlicher Richtlinien und eine Breite von 6,25m zwischen den Geländern.

Während der Baumaßnahme wird die Befahrbarkeit für Rad fahrende Schüler und landwirtschaftlichen Verkehr gesichert und aufgrund verkehrsbehördlicher Anordnungen gewährleistet, dass durch entsprechende Baustellensicherungseinrichtungen Gefährdungen vermieden werden.

In Bezug auf die Friedhofsanlage Burgstraße wird festgestellt, dass diese etwa 300m nördlich der neuen Trasse liegt und eine Beeinträchtigung nicht gesehen wird.

12.59

Der Einwanderheber wendet sich ohne nähere Begründung gegen das Bauvorhaben.

Der Einwand wird als unbegründet zurückgewiesen.

12.60 Nds. Landesamt für Denkmalpflege
Schreiben vom 27.12.2005

Es wird auf eine notwendige Ausgrabung eines Grabhügels im Bereich des Brückenbauwerkes BW Ce 6a, auf archäologische Untersuchungen weiterer Grabanlagen im Trassenbereich sowie auf Probegrabungen bei zwei bekannten urgeschichtlichen Fundstellen (Altencelle Nr. 43 + 70) jeweils vor Baubeginn hingewiesen.

Durch die Straßenbauverwaltung wird die Möglichkeit der erforderlichen Untersuchungen in der dafür notwendigen Zeit sowie die Kostentragung für die erforderlichen Arbeiten gem. NDSchG in Verbindung mit dem BMVBW Erlass vom 20.03.2000 zugesagt.

13. Hinweis

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, Bgm.-Münchmeyer-Str. 10, 27283 Verden (Aller) während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Celle sowie in den Samtgemeinden Wathlingen und Flotwedel ausgelegt.

14. Rechtsbehelfsbelehrung

Dieser Beschluss kann durch Klage vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg, angefochten werden.

Die Beteiligten, denen der Beschluss zugestellt worden ist, können innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage erheben. Die übrigen Betroffenen, denen gegenüber der Beschluss durch ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen des höheren Dienstes vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung (§ 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung) kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses gestellt werden.

Die Klage ist gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Im Auftrage

Dr. Wetzig

Abkürzungen

<u>Abkürzung</u>	<u>Bedeutung/Fundstelle</u>
16.BImSchV	16.Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) vom 12.06.1990(BGBl.I,S.1036)
22.BImSchV	22.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft vom 11.09.2002 (BGBl.I,S.3626)
33.BImSchV	33.Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, VO zur Verminderung von Sommersmog, Versauerung und Nährstoffeinträgen vom 13.07.2004 (BGBl. I S.1612)
AS	Anschlussstelle
ATV-DVWK	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall
BAB	Bundesautobahn
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2004 (BGBl. I S.3704)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVerWG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FFH-RL	Flora Fauna Habitats - Richtlinie
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 20.01.2005 (BGBl. I S.201)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 20.02.2003 (BGBl. I S.286), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.2005 (BGBl. I S.1128)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.07.2002 (BGBl. I S.2863)
Ha	Hektar
HBEFa	Handbuch für Emissionsfaktoren
K	Kreisstraße
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz – und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz vom 06.04.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.11.2004 (Nds.GVBl.S.394)

NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz vom 11.04.1994, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.06.2005 (Nds.GVBl.S.210)
NO ₂	Stickstoffdioxid
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz vom 03.12.1976, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.2004 (Nds. GVBl. S.634)
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz vom 10.06.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 17.12.2004 (Nds. GVBl. S.664)
OVG	Oberverwaltungsgericht
PM ₁₀	Feinstaub
Rd.Erl.	Runderlass
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
RRHB	Regenrückhaltebecken
VSchRL	Vogelschutz-Richtlinie
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 25.06.2005
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung vom 19.03.1991, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.08.2005 (BGBl. I S.2482)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung des Gesetzes vom 23.01.2003 (BGBl. I S.102)
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 19.08.2002, zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.06.2005 (BGBl. I S.1746)