



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Planfeststellungsbeschluss

Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest im
Zuge der A 39/A 391

06. Juni 2008

-3326-31027-12/07-A39-



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
A	
Feststellender Teil.....	5
1	
Planfeststellung.....	5
1.1 Festgestellte Planunterlagen.....	5
1.2 Grüneintragung.....	6
2	
Auflagen.....	7
3	
Genehmigungen, Erlaubnisse, Befreiungen, Zulassungen.....	9
3.1 Wasserrechtliche Genehmigung.....	9
3.2 naturschutzrechtliche Genehmigung gem. § 28a Abs. 5/§28b Abs. 4 NNatG.....	11
4	
Vereinbarungen und Zusagen.....	12
4.1 Vereinbarungen.....	12
4.2 Zusagen.....	12
5	
Entscheidungen über Einwendungen.....	15
6	
Nachrichtliche Hinweise.....	15
B	
Begründender Teil.....	16
7	
Verfahrensablauf.....	16
7.1 Verfahrenseinwendungen.....	16
7.2 Forderung weiterer Unterlagen.....	17
8	
Planrechtfertigung und Begründung der Umbaumaßnahme.....	18
8.1 Planungsvarianten.....	20
9	
Lärm.....	23
9.1 Allgemeines.....	23
9.2 Lärmberechnung.....	25
9.3 Abwägung aktiver/passiver Lärmschutz.....	28
9.3.1 Passiver Lärmschutz/Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden.....	29
9.3.2 Entschädigung für den Außenwohnbereich.....	30

9.4 Weitere Einwendungen zum Lärm.....	30
9.4.1 Einwendungen und Forderungen zur EG-Umgebungslärmrichtlinie.....	30
9.4.2 Lärmschutz für die Naherholungsgebiete „Südsee“ und „Richmond-Park“	31
9.4.3 Sonstige Einwendungen.....	32
10	
Luftverunreinigungen/Schadstoffe.....	34
10.1 Einwendungen zu Luftschadstoffen.....	37
11	
Natur und Landschaft.....	38
11.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung.....	38
11.1.1 Eingriff.....	38
11.1.2 Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen.....	39
11.1.3 Kompensationsbedarf.....	39
11.1.4 Ausgleichsmaßnahmen.....	40
11.1.5 Abwägung.....	40
11.1.6 Ersatzmaßnahmen.....	40
11.1.7 Einwendungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.....	41
11.1.8 Einwendungen und Forderungen zur Freiraumplanung.....	45
11.2 Artenschutz.....	47
11.3 Biotopschutz.....	48
12	
Umweltverträglichkeitsprüfung.....	49
12.1 Zusammenfassende Darstellung.....	49
12.2 Menschen.....	49
12.3 Tiere, Pflanzen, Biotope.....	50
12.4 Boden.....	50
12.5 Wasser.....	51
12.6 Klima/Luft.....	51
12.7 Landschaftsbild.....	52
12.8 Kultur und sonstige Sachgüter.....	52
12.9 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.....	53
12.10 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG.....	53
12.11 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung.....	51
13	
Unmittelbare Grundstücksbetroffenheiten.....	54
13.1 Allgemeine Einwendungen zu Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit..	54
13.2 Wertminderung von Immobilien und Grundstücken.....	55
13.3 Individuelle Einwendungen von direkt Grundstücksbetroffenen.....	56
14	
Sonstiges.....	63
14.1 Leitungsrechte.....	63
14.2 Wasserrechte.....	63
14.3 Sonstige Betroffenheiten.....	64
15	
Hinweise.....	70

C	
Anordnung der sofortigen Vollziehung	71
D	
Rechtsbehelfsbelehrung	73

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Planfeststellungsverfahren für den

Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest A 39/A391 einschließlich landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Rünigen, Wilhelmitor, Meverode und Altwiek der Stadt Braunschweig von Bau-km 38+270 bis Bau-km 41+500

A Feststellender Teil

1. Planfeststellung

Für das o.a. Bauvorhaben wird gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206), 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 Gesetz vom 05.05.2004 (BGBl. I S. 718) der aus den unter Ziff. 1.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1 Festgestellte Planunterlagen

Erläuterungsbericht (Deckblatt) vom 16.05.2008	Unterl. 1, Bl. 1 – 30
Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG (Deckblatt) vom 16.05.2008	Unterl. 1a, Bl. 1 - 42
Übersichtskarte i. M. 1:25000 vom 10.09.2007	Unterl. 2, Plan 1
Ausbauquerschnitt i.M. 1:100 vom 10.09.2007	Unterl. 6, Plan 1 – 5
Lageplan i.M. 1:1000 vom 10.09.2007	Unterl. 7, Plan 4, 1a, 2a, 4a
Lageplan (Deckblatt) i.M. 1:1000 vom 16.05.2008	Unterl. 7, Plan 1-3
Höhenplan i.M. 1:1000/100 vom 10.09.2007	Unterl. 8, Plan 1S, 3S, 4, 1W, 3W
Höhenplan (Deckblatt) i.M. 1:1000/100 vom 16.05.2008	Unterl. 8, Plan 2S, 5, 2W
Höhenplan i.M. 1:1000/100 vom 10.09.2007	Unterl. 8.1, Plan 5, 6, 8 u. 9
Höhenplan (Deckblatt) i.M. 1:1000/100 vom 10.09.2007	Unterl. 8.1, Plan 1 – 4 u. 7

Höhenplan i.M. 1:1000/100 vom 10.09.2007	Unterl. 8.1.1, Plan 2 – 9
Höhenplan (Deckblatt) i.M. 1:500/50 vom 16.05.2008	Unterl. 8.1.1, Plan 1.1 – 1.3
Allgemeine ergänzende Regelungen zum Bauwerksverzeichnis vom 10.09.2007	Unterl. 10.1, Bl. 1-3
Bauwerksverzeichnis (Deckblatt) vom 16.05.2008	Unterl. 10.2, Bl. 1 – 28
Lärmschutzmaßnahmen vom 10.09.2007	Unterl. 11.1 lfd. Nr. 6
Zusammenstellung der Gebäudeseiten und der Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen vom 10.09.2007	Unterl. 11.1, Listen zu lfd. Nr. 6, Bl. 1 -15
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarte – (Deckblatt) i.M. 1:5000 vom 16.05.2008	Unterl. 12.3.1, Plan 1
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarten – i.M. 1:1000 vom 10.09.2007	Unterl. 12.3.2, Plan 4, 1a
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Planungskarten (Deckblatt)– i.M. 1:1000 vom 16.05.2008	Unterl. 12.3.2, Plan 1 – 3
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmekartei – vom 10.09.2007	Unterl. 12.3.3, Maßn. S01 – S04, G05, G06, A07 – A12, E14, E 15
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmekartei – (Deckblatt) vom 16.05.2008	Unterl. 12.3.3, Maßn. A 13
Grunderwerbsplan i.M. 1:1000 vom 10.09.2007	Unterl. 14.1, Plan 4
Grunderwerbsplan (Deckblatt) i.M. 1:1000 vom 16.05.2008	Unterl. 14.1, Plan 1 - 3
Grunderwerbsplan i.M. 1:1000 vom 16.05.2008	Unterl. 14.1, Plan 3a
Grunderwerbsplan (Deckblatt) i.M. 1:5000 vom 16.05.2008	Unterl. 14.2, Plan 5
Grunderwerbsverzeichnis (Deckblatt) vom 16.05.2008	Unterl. 14.2, Bl. 1 – 32 bzw. 1 - 17

1.2 Grüneintragung

Im Grunderwerbsplan, Unterl. 14.1, Plan 3 ist unter lfd. Nr. 2/3.41.1 die Angabe „331 qm“ durch die Angabe „31 qm“ ersetzt.

2. Auflagen

2.1

Der Maßnahmeträger hat nach Maßgabe der festgestellten Maßnahmepläne und –blätter eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung, die ein Pflanz-, Pflege-, Entwicklungs- und Unterhaltungskonzept beinhaltet, im Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu erarbeiten.

2.2

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit während der Bauarbeiten, die hierzu erforderlichen Maßnahmen mit der zuständigen Polizeidienststelle sowie der zuständigen unteren Verkehrsbehörde abzustimmen.

2.3

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, Beginn und Ende der Baumaßnahme dem Wehrbereichskommando I – Küste, G 45 -Verkehrsinfrastruktur, Niemannsweg 220, 24106 Kiel, anzuzeigen.

2.4

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, für die weiterführenden Planungen zu den planfestgestellten Eisenbahnunterführungen bzw. Rückbaumaßnahmen entsprechende Vereinbarungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit der DB Netz AG abzuschließen.

2.5

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, auf die DB Netz AG dahingehend einzuwirken, die Unterlagen zur Ausführungsplanung für Eisenbahnüberführungen dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, zur bauaufsichtlichen Prüfung/Freigabe vorzulegen.

2.6

Dem Maßnahmeträger wird im Zusammenhang mit beachtenswerten artenschutzrechtlichen Belangen aufgegeben, zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der in den straßenbegleitenden Gehölzen und Böschungen brütenden Vogelarten, diese Gehölze nur in der Zeit vom 15. Juli bis 15. Feb. zu roden.

Unabhängig davon sind für alle übrigen Flächen die Fristen gem. § 37 Abs. 3 NNatG zu beachten.

2.7

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an Gewässern einen Gewässerrandstreifen, entsprechend der jeweiligen Unterhaltungsordnung für das betroffene Gewässer, von jeglicher Bepflanzung frei zu halten, und die Bepflanzung im Rahmen der Ausführungsplanung mit den jeweiligen Unterhaltungspflichtigen für das Gewässer einvernehmlich abzustimmen.

2.8

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung für die landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, Beeinträchtigungen

- von Felddränagen und Dränagesystemen,
- durch Beschattungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen,
- der Erschließung landwirtschaftlicher Nutzflächen

- der Befahrbarkeit von Nutzflächen und Wegen durch Einschränkung des Lichtraumprofils, im Einvernehmen mit den Bewirtschaftern möglichst zu vermeiden bzw. zu vermindern.

2.9

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich der vorgesehenen lärm mindernden Fahrbahnoberfläche nach dem neuesten Stand der Technik herzustellen.

Sofern nach einem Zeitraum von 6 Jahren nach Verkehrsfreigabe (derzeitiger Gewährleistungszeitraum für die lärm mindernde Wirkung) Hinweise vorliegen, die auf eine spürbare Abnahme der lärm mindernden Wirkung des eingebauten offenporigen Asphalt schließen lassen, hat der Maßnahmeträger zu prüfen, ob sich die der Planfeststellung zu Grunde liegenden Emissionspegel erhöht haben. Bei der Überprüfung ist rechnerisch zu ermitteln, ob an den ausgewiesenen Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte überschritten werden bzw. ob sich bei bereits vorhandenen Überschreitungen die Beurteilungspegel weiter erhöht haben. Für Letztgenanntes ist die Zusammenstellung der Gebäudeseiten und der Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen aus dem Erläuterungsbericht zu schalltechnischen Untersuchung maßgeblich.

Die Überprüfung erfolgt unter folgenden Maßgaben:

- Die Überprüfung wird die aktuelle Verkehrsbelastung zu Grunde gelegt.
- Die Pegelerhöhung aufgrund einer Abnahme der lärm mindernden Wirkung und einer ggfs. vorhandenen Verkehrszunahme darf entsprechend der Regelung wegen nicht vorausehbarer Lärmauswirkungen nach § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG insgesamt nicht höher als 2,0 dB(A) sein.
- Ergibt die Überprüfung eine Pegelerhöhung über 2,0 dB(A) hat der Maßnahmeträger durch geeignete Maßnahmen die in der Berechnung zu Grunde gelegte lärm mindernde Wirkung der Fahrbahnoberfläche wiederherzustellen oder durch andere Maßnahmen die Einhaltung der planfestgestellten Grenzwerte sicherzustellen.

2.10

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, die Aufrechterhaltung der Wegeverbindung im Bereich des Okerbrückenbauwerks BSW 7 für Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten, z.B. durch Herstellung einer provisorischen Fußgängerbrücke.

Dem Maßnahmeträger wird darüber hinaus aufgegeben, eine bestmögliche, aber – insbesondere unter Kostengesichtspunkten – auch angemessene Alternative zu der im Bereich BSW 7 unterbrochenen Wegebeziehung auch für den Radverkehr vorzusehen.

Dies hat in enger Abstimmung mit der Stadt Braunschweig und mit frühzeitiger und detaillierter Information der Öffentlichkeit zu geschehen.

Der Maßnahmeträger hat im Übrigen sämtliche angemessenen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Dauer der Unterbrechung der Wegebeziehung auf das uneinschränkbar Notwendige zu reduzieren.

2.11

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, vor Durchführung der landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen E 14 und E 15 eine Altlastenuntersuchung durchzuführen, da die begründete Annahme gegeben ist, dass auf dieser Fläche Bauschutt vorhanden ist.

2.12

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, unmittelbar vor Baubeginn an den Gewässern, bei denen es möglicherweise zu Beeinträchtigungen einzelner Individuen der Amphibienarten Teichmolch, Erdkröte, Gras- und Teichfrosch kommen kann, den aktuellen Bestand dieser Arten zu erfassen, anschließend abzufangen und in benachbarte Gewässer umzusetzen.

Die Umsiedlung der Amphibien hat in engster Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Braunschweig zu erfolgen.

2.13

Dem Maßnahmeträger wird aufgegeben, die Teilfläche von 11.000 qm aus dem Flurstück 102/66, Flur 4, Gem. Rünigen (Ifd. Nr. 120 des Grunderwerbsverzeichnisses) in der Art und Weise zu erwerben, dass zwischen der zu erwerbenden Fläche und dem Fuhsekanal keine Restfläche verbleibt.

2.14

Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, dem Antragsteller weitere Auflagen und Schutzanordnungen aufzuerlegen bzw. diesen Beschluss nachträglich zu ändern bzw. zu ergänzen.

3. Genehmigungen, Erlaubnisse, Ausnahmen, Zulassungen

3.1 Wasserrechtliche Genehmigung

Im Rahmen der Konzentrationswirkung sind dem Maßnahmeträger nach Maßgabe der planfestgestellten Unterlagen mit diesem Planfeststellungsbeschluss folgende wasserrechtliche Genehmigungen erteilt:

3.1.1

Genehmigung gemäß § 119 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) vom 25.07.2007 (GVBl. S. 345), das Gewässer III. Ordnung im Bereich des Schrotweges zurückzubauen, da die Entwässerung in diesem Bereich neu geregelt wird.

3.1.2

Genehmigung gemäß § 119 NWG, das Gewässer II. Ordnung (Fuhsekanal) im Bereich der Straße „Am Fuhsekanal“ und des ehemaligen Sportplatzes auszubauen. Für die Ausführungsplanung ist das Einvernehmen der Unteren Wasserbehörde der Stadt Braunschweig einzuholen.

3.1.3 Einleitungserlaubnis

Es wird die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 10 Abs. 1 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) erteilt, das im Planbereich bei Ausführung des Vorhabens anfallende Oberflächenwasser wie folgt einzuleiten:

Abschnitte	Menge/Jahr	Einheit	Einleitstelle
I. und II. Einleitung in Fuhsekanal	ca. 7.957	m ³ /a	RW: 4397885 HW 5789443
III. Einleitung in Fuhsekanal	ca. 4.431	m ³ /a	RW: 4398365 HW 5789566
IV RRB 2, Einleitung in Fuhsekanal	ca. 10.825	m ³ /a	RW: 4398287 HW 5789333
V Versickerungsgräben	ca. 9.165	m ³ /a	RW: 4398056 HW 5789476
VI Einleitung in Oker	ca. 12.526	m ³ /a	RW 4399101 HW 5790224
VII Keine negative Veränderung gegenüber dem Bestand	-	-	-
VIII Versickerungsbecken vorhanden	ca. 2.144	m ³ /a	RW 4398211 HW 5790022
IX Versickerungsbecken Neubau	ca. 8.976	m ³ /a	RW 4398218 HW 5790383
Füllerkamp Straßenentwässerung	ca. 2.760	m ³ /a	Diverse Versickerungsbecken

3.1.4 Nebenbestimmungen

1. Der Beginn und die Beendigung der beantragten Maßnahmen ist der Unteren Wasserbehörde der Stadt Braunschweig, Ansprechpartner: Herr Seibt (Telefon 0531 470-6362) innerhalb von drei Werktagen telefonisch oder schriftlich mitzuteilen. Die Abnahme der Baumaßnahme ist innerhalb von einer Woche nach Beendigung der Maßnahme bei der Unteren Wasserbehörde (Ansprechpartner: Herr Seibt) schriftlich zu beantragen.
2. Während der Bauzeit ist der schadlose Wasserabfluss zu gewährleisten.
3. Öffentlich zugängliche Bereiche müssen sicher benutzbar ausgeführt werden (Verkehrssicherheit).
4. Die vorhandenen Drainagen sind in ihrer Funktionsfähigkeit – in Abstimmung mit der jeweiligen Eigentümerin/dem jeweiligen Eigentümer – zu erhalten.
5. Das einzuleitende Wasser darf nicht durch Gebrauch verunreinigt sein.
6. Bei evtl. Schadensfällen, d. h. dem Austritt von wassergefährdenden Stoffen, ist die Feuerwehr der Stadt Braunschweig (Telefon 112) unverzüglich zu benachrichtigen.
7. Die Versickerungsbeete sind für ein 10 jähriges Regenereignis gemäß dem ATV-Arbeitsblatt A 138 auszulegen. Die Regenspende ist dem KOSTRA-Atlas 2000 zu entnehmen.
8. Eine maximale Anschlussfläche von 400 m² pro Beet darf nicht überschritten werden. Das Straßengefälle ist dementsprechend auszubilden.
9. Ein größerer k_f -Wert als 1×10^{-4} m/s darf für die Dimensionierung der Versickerungsbecken nicht angenommen werden. Der belebte Oberboden ist dementsprechend aufzubereiten.

3.1.5 Auflagenvorbehalt

Die Planfeststellungsbehörde bzw. die untere Wasserbehörde behält sich vor, weitere Auflagen zu erteilen, falls nachteilige Auswirkungen eintreten oder erkennbar werden.

Hinweise:

Die Pflege der Versickerungsbeete ist entsprechend der Herstellerangaben in Verbindung mit dem ATV-Arbeitsblatt A138 durchzuführen.

Der Pumpenschacht ist jährlich zu kontrollieren und ggf. zu reinigen.

3.2 Naturschutzrechtliche Genehmigung gem. § 28a Abs. 5/ § 28b Abs. 4 NNatG

Dem Maßnahmeträger wird im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gem. § 28a Abs. 5 NNatG eine Ausnahme von den Verboten des § 28a Abs. 2 NNatG bzw. gem. § 28 b Abs. 4 eine Ausnahme von den Verboten des § 28b Abs. 2 NNatG für die Biotopflächen auf dem Flurstück 9/3, Flur 7, Gem. Wilhelmitor der Stadt Braunschweig erteilt. Von dieser Ausnahmegenehmigung darf nur im Rahmen der Umsetzung dieses Planfeststellungsbeschlusses auf Grundlage der planfestgestellten Unterlagen Gebrauch gemacht werden.

4. Vereinbarungen und Zusagen

4.1

Vereinbarungen

4.1.1

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt Braunschweig und dem Land Niedersachsen (Landesstraßenverwaltung) richten sich nach den zwischen den Parteien zu schließenden Vereinbarungen.

4.2

Zusagen

Alle von dem Maßnahmeträger im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens, insbesondere im Behörden- und Erörterungstermin, gegebenen Zusagen und von ihm mit den einzelnen Verfahrensbeteiligten getroffenen Vereinbarungen und Verträge werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Im Einzelnen werden u.a. nachfolgend aufgeführten Zusagen des Straßenbaulastträgers für verbindlich geklärt:

4.2.1 Betroffene Versorgungsunternehmen und Leitungsträger werden im Rahmen der Bauvorbereitung rechtzeitig beteiligt und sämtliche Sicherungs- und Umlegungsarbeiten von Versorgungsleitungen und Telekommunikationslinien u.ä. im Gesamtbauablauf berücksichtigt.

4.2.2

Der Bauablauf und die sich daraus ergebenden Verkehrsführungen werden rechtzeitig der Stadt Braunschweig mitgeteilt.

4.2.3

Es wird ein weiträumiges Konzept zur Umleitungsregelung erarbeitet.

4.2.4

Die vorhandene Holzbrücke über die Oker südlich des Bauwerks BSW 7 kann während der Bauzeit uneingeschränkt im Rahmen der bisherigen Nutzung genutzt werden.

4.2.5

Hinsichtlich der Trassierung der Rampen im Bereich der Anschlussstelle Rünigen-Nord/Alte Frankfurter Straße ist eine technische Feinplanung in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig zum Ausführungsplan vorgesehen.

4.2.6

Bezüglich des nördlich der Westerbergstraße verlaufenden Geh- und Radweges ist eine Abstimmung mit der Stadt Braunschweig zum Ausführungsplan vorgesehen.

4.2.7

Die Durchfahrsmöglichkeit auf die A 391 von der östlichen Richtungsfahrbahn auf die westliche Richtungsfahrbahn wird mit der Firma BMA abgestimmt.

4.2.8

Die Brückenkonstruktionsunterlagen als Gesamtkonstruktion für Bauwerke, die in die Unterhaltungslast der Stadt Braunschweig übergehen, werden der Stadt Braunschweig zur Prüfung vorgelegt.

4.2.9

Die von der A 39 überbaute Zufahrt zum Parkplatz Seglerheim wird in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig an anderer Stelle wieder hergestellt und in den Ausführungsunterlagen dargestellt.

4.2.10

Um eine ausreichende lichte Mindesthöhe zu gewährleisten, soll der im Bereich westlich der Okerquerung verlaufende Radweg hinsichtlich der lichten Höhe gestuft angelegt werden.

4.2.11

Die Planung von transparenten Lärmschutzwandelementen an geeigneter Stelle und die räumliche Anordnung und Gestaltung der Flucht- und Rettungstüren wird mit der Feuerwehr abgestimmt. Ebenso werden Abstimmungsgespräche mit der Polizei und der Stadt Braunschweig geführt.

4.2.12

Die Lärmschutzwand im Bereich Rünigen, östlich der A 39, wird oberhalb einer Wandhöhe von 4 m mit transparenten Elementen hergestellt.

4.2.13

Die Lärmschutzwand entlang der Alten Frankfurter Straße im Stadtteil Gartenstadt wird beidseitig mit hochabsorbierenden Elementen hergestellt.

4.2.14

Visuell dominierende Dämme der aufgegebenen Straßentrassen werden zurück gebaut, soweit die entstehenden Kosten vertretbar, und damit keine wesentlichen Verluste wertvoller Grünstrukturen verbunden sind.

4.2.15

Abfallrechtliche Vorschriften bei Erdbewegungsmaßnahmen bzw. bei der Beseitigung und Verwertung verunreinigten Bodens werden im Zuge der Bauausführung beachtet.

4.2.16

Hinsichtlich der Wegeführung innerhalb der Kompensationsmaßnahme E 14 und E 15 ist eine Detailabstimmung mit der Stadt Braunschweig vorgesehen.

4.2.17

Die dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Maßnahmeflächen E 14 und E 15 wird mit der Stadt Braunschweig abgestimmt.

4.2.18

Details zur Ausgestaltung der Lärmschutzwand im Bereich der Okerbrücke werden mit der Stadt Braunschweig besprochen.

4.2.19

Schutzzäune für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen im Übergang zu städtischen Freiräumen werden nur vorübergehend vorgesehen.

4.2.20

Innerhalb der Ersatzmaßnahme E 15 wird ein Weg für Erholungssuchende geschaffen; die genaue Lage des Weges wird im Rahmen der Ausführungsplanung und in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig festgelegt.

4.2.21

Der Ausgleich verloren gegangener Heckenstrukturen, die im Eigentum der Stadt Braunschweig stehen, wird mit der Stadt abgestimmt bzw. festgelegt.

4.2.22

Unter Berücksichtigung der Haltesichtweiten erfolgt in den vorgesehenen Mittelstreifen der A 39 bzw. der A 391 aus gestalterischen Gründen eine angemessene Bepflanzung.

4.2.23

Die Grüngestaltung im Bereich von Lärmschutzmaßnahmen (LSW 8) wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Braunschweig besprochen.

4.2.24

Grundwassermessstellen und Pegel der Stadt Braunschweig werden gesichert bzw. bei Überbauung wieder neu hergestellt.

4.2.25

Die Lage und Ausgestaltung der geplanten Regenrückhaltebecken werden aus freiraumplanerischer Sicht mit der Stadt Braunschweig abgestimmt; soweit gestalterische Anregungen umsetzbar sind und der Unterhaltung dieser technischen Bauwerke nicht entgegenstehen, werden sie durchgeführt.

4.2.26

Bei der Überquerung der A 391 durch den neu geplanten Geh/Radweg werden Ankerköpfe und Leerrohre für eine spätere Beleuchtung beim Brückenentwurf berücksichtigt und mit der Stadt Braunschweig abgestimmt.

4.2.27

Die Entwurfsplanung des Brückenbauwerks BSW 9 wird im Hinblick auf die Fortführung des Ringgleiskonzeptes Richtung Norden mit der Stadt Braunschweig abgestimmt.

4.2.28

Die Ausführungspläne für die Treppenanlagen zwischen den Rampen des Ringgleises (westlich der Alten Frankfurter Straße und östlich der A 391) werden mit der Stadt Braunschweig abgestimmt.

4.2.29

An Gebäuden von Einwendern in der Westerbergstraße wird vor Beginn der Bauarbeiten zur Dokumentation der Gebäudezustände ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

5. Entscheidungen über Einwendungen

Die bei Beschlussfassung bestehenden Einwendungen und Anträge der Betroffenen und sonstigen Einwender und Einwenderinnen sowie die Bedenken und Anträge, die Behörden und Stellen geäußert haben, werden hiermit zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen, Nebenbestimmungen oder Zusagen des Maßnahmeträgers Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Unabhängig von dieser Entscheidung hält die Planfeststellungsbehörde die erhobenen Einwendungen und Forderungen aus den Ortsteilen Meverode und Stöckheim, aus dem Bereich Zuckerberg sowie aus Wolfenbüttel oder gar aus anderen Städten insoweit für unzulässig, als diese Einwender geltend machen, dass die Planung des Autobahndreiecks nicht dem Gemeinwohl entspreche oder gegen nicht ihrem Schutz dienende Normen verstoße. Denn für den Umbau des Autobahndreiecks wird ihr Grundeigentum nicht in Anspruch genommen. Deshalb ist es ihnen verwehrt, Forderungen oder Einwendungen gegen das Bauvorhaben aus der Verletzung öffentlicher oder gar fremder privater Belange herzuleiten.

6. Nachrichtliche Hinweise

6.1

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.

6.2

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.

6.3

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 Kostenträgerschaft richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen sowie den vertraglichen Regelungen.

6.4

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

B Begründender Teil

7. Verfahrensablauf

Für die Baumaßnahme hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel, bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 15.10.2007 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger örtüblicher Bekanntmachung vom 29.10.2007 bis 28.11.2007 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. Zudem wurde den am bisherigen Verfahren Beteiligten gem. § 28 Abs. 1 VwVfG Gelegenheit zur Äußerung bezüglich der Anordnung der sofortigen Vollziehung gegeben.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind dann nach öffentlicher Bekanntmachung gem. § 73 Abs. 6 VwVfG, am 04.03. und 5.03.2008 in Braunschweig erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten auf Anforderung zugesandt und darüber hinaus im Internet der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eingestellt wurde.

Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

7.1 Verfahrenseinwendungen

Vielfach wurde von privaten Einwendern gerügt, die Planunterlagen seien in ihrem Umfang und ihrer Komplexität für die Betroffenen nicht geeignet, um daraufhin Einwendungen erheben zu können. Die Darstellungsart von Texten, Daten und Abbildungen müsste auch für Laien leicht lesbar und verständlich sein. Die ausgelegten Planunterlagen setzten teilweise einen wissenschaftlich-technischen Sachverstand voraus, der jedoch von Einwendern nicht erwartet werden könne. Darüber hinaus nehmen die ausgelegten Unterlagen durch Unvollständigkeit den Einwendern die Möglichkeit, das Vorhaben in allen seinen Auswirkungen zu erkennen und zu prüfen. Insbesondere fehle eine 3-D-Darstellung über die Auswirkungen des Autobahndreiecks in das Landschaftsbild. Letztlich wird auch beanstandet, dass die Unterlagen an einem viel zu kleinen Tisch bei schummriger Beleuchtung auslagen und dass eine Bürgerinformation erst einen Tag vor dem Veranstaltungstermin in einer winzigen Mitteilung in der Braunschweiger Zeitung veröffentlicht wurde. Einwender fordern aus diesen Gründen eine Wiederholung der Auslegung der Planunterlagen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen.

Für die öffentliche Auslegung wurden alle notwendigen Antragsunterlagen eingereicht. Der Umfang der vorzulegenden Unterlagen bestimmt sich nach der Größe und den voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens und entspricht im vorliegenden Fall den gesetzlichen Vorgaben. Zur leichteren Verständlichkeit der Unterlagen trägt der Erläuterungsbericht (Unterlage 1 in Ordner 1) bei. Er vermittelt einen Überblick über die wesentlichen Grundlagen und Ergebnisse der im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahndreiecks erstellten Planungen, Gutachten und sonstigen Unterlagen.

Es ist unschädlich, wenn einzelne Bürger bestimmte Unterlagen fachlich nicht in allen Details nachvollziehen können. Eine allgemeine Verständlichkeit kann nicht in jedem Fall erreicht werden,

da die Antragsunterlagen die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen sollen, eine umfassende Würdigung des Vorhabens vornehmen zu können und den Trägern öffentlicher Belange die Kenntnis ermöglichen sollen, ob ihre Belange durch das beantragte Ausbauvorhaben berührt werden. Die Unterlagen müssen daher wissenschaftlichen Standards entsprechen und enthalten damit zwangsläufig komplizierte technische Sachverhalte. Dennoch besaßen die Unterlagen die für die Betroffenen notwendige Anstoßfunktion. Die in den Antragsunterlagen enthaltenen Informationen sind ausreichend, um Kenntnis über eine mögliche Betroffenheit zu erlangen und zu prüfen, ob zur Wahrung der eigenen Belange oder Interessen Einwendungen erhoben werden sollen. Im Rahmen der Anhörung sind rd. 300 Einwendungsschreiben eingegangen. Die Unterlagen haben damit die notwendige Anstoßfunktion entfaltet. Die Planfeststellungsbehörde hält es insoweit auch nicht für erforderlich, dem Antragsteller die Erstellung einer vielfach geforderten 3-D-Darstellung über die Einbettung des Bauwerkes in die Gesamtsituation aufzuerlegen. Im Übrigen war es den Einwendern unbenommen, sich bezüglich ergänzender Erläuterungen und Erklärungen mit der Planfeststellungsbehörde oder mit dem Antragsteller in Verbindung zu setzen. Ebenso wurde während der Auslegung der Unterlagen bei der Stadt Braunschweig darauf hingewiesen, dass sich Interessierte die Planunterlagen von Fachleuten der Stadtverwaltung Braunschweig erklären und erläutern lassen können. Hiervon wurde durchaus auch Gebrauch gemacht. Durch eigene Inaugenscheinnahme stellt die Planfeststellungsbehörde auch fest, dass die Platz- und Lichtverhältnisse ausreichend und die äußeren Umstände der Auslegung insgesamt nicht zu beanstanden waren.

Soweit eine unzureichende Information einer Bürgerbeteiligung am 11. Oktober 2007 angesprochen wird, ist hierzu festzustellen, dass es sich um eine freiwillige Informationsveranstaltung des Antragstellers gehandelt hat, diese also nicht im Rahmen des förmlichen Planfeststellungsverfahrens durchgeführt wurde und sie auch nicht rechtlich vorgeschrieben ist. Auf die beanstandete Mitteilung in der Braunschweiger Zeitung hatte der Maßnahmeträger überdies keine Einflussmöglichkeit; entsprechende Informationen wurden dem Zeitungsverlag jedoch frühzeitig übermittelt.

Letztlich sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Grund den Forderungen nach Wiederholung der Auslegung der Planunterlagen nachzukommen; die Auslegung entspricht im vollen Umfang den gesetzlichen Anforderungen.

7.2 Forderung weiterer Unterlagen

Von privaten Einwendern wurde in den schriftlichen Einwendungen sowie im Erörterungstermin die Erstellung weiterer oder aktualisierter Gutachten, Untersuchungen und Unterlagen gefordert. Im Einzelnen waren dies:

- Summarische Betrachtung aller gesundheitsgefährdender Aspekte
- Erhebung aller Vorbelastungen bezügl. Lärm und Schadstoffe sowie Darstellung aller künftigen Gesamtbelastungen
- Darstellung der Wirkung des Bauvorhabens in der Landschaft, zum Naherholungsgebiet und zu Wohngebieten in 3-D-Form
- Darstellung der zu erwartenden Langzeit-Gesundheitsschäden
- Darstellung der Lärmsituation durch eine Lärmmessung
- Nachweis der Lärmauswirkungen auf alle Grundstücke, die im Abstand bis zu 1 km von den Lärmquellen entfernt liegen.

- Darstellung aller möglichen Krankheitsrisiken
- Ermittlung der Wertminderung einzelner Grundstücke

Die Planfeststellungsbehörde hält die Erstellung der geforderten Gutachten bzw. der ergänzenden Untersuchungen für nicht erforderlich. Soweit vom Maßnahmeträger vorgelegte Gutachten und Unterlagen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde als Entscheidungsgrundlage nicht ausreichen, hat sie sich vom Maßnahmeträger ergänzende Stellungnahmen oder Pläne vorlegen lassen und bei der Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung berücksichtigt. Überdies waren keine weiteren Unterlagen erforderlich. Mit den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen waren eine ausreichende Sachverhaltsaufklärung und eine Bewertung der tatsächlichen Auswirkungen möglich. Der Planfeststellungsbehörde lagen die Unterlagen vor, die zur Darlegung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind und eine sachgerechte Abwägung zulassen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Einzelthemen verwiesen.

8. Planrechtfertigung und Begründung der Umbaumaßnahme

Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen), soweit nicht die Baulast anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen obliegt (§ 5 Abs. 1 FStrG). Als solcher hat er die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 FStrG). Ferner hat er dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen an Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 FStrG).

Eine straßenrechtliche Planung findet ihre fachliche Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom FStrG allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist sie nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 56,110 (119)).

Verschiedentlich haben Einwender vorgetragen, dass der Bundesverkehrswegeplan für den Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest keine Dringlichkeit ausweist und befürchten eine Planfeststellung auf „Vorrat“. Dem ist zu entgegnen, dass im Bundesverkehrswegeplan ausschließlich Neubauvorhaben enthalten sind, nicht aber, wie in diesem Fall, der Umbau eines bestehenden Autobahndreiecks. Die Notwendigkeit des Umbaus ist, wie nachfolgend ausführlich dargelegt, gegeben.

Im Braunschweiger Raum genügen nicht mehr alle Fernstraßen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis, und sie werden ihm nach der überschaubaren Entwicklung in ihrer jetzigen Ausgestaltung auch in Zukunft nicht genügen können. Um seinen gesetzlichen Pflichten nachzukommen, hat der Träger der Straßenbaulast seinen Antrag auf Planfeststellung für den Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest im Zuge der A 39/A 391 vorgelegt.

Die A 39 stellt im Netz der Autobahnen eine wichtige Eckverbindung zwischen der Ost-West-Autobahn A 2 und der Nord-Süd-Autobahn A 7 dar. Darüber hinaus hat sie im hier vorliegenden Raum eine wichtige regionale und überregionale Verbindungsfunktion.

Aus regionaler Sicht betrachtet, verbindet die A 39 derzeit die Zentren Braunschweig und Salzgitter und künftig auch die Stadt Wolfsburg. Sie übernimmt im stadtnahen Verlauf von Braunschweig die Funktion einer Stadtautobahn, in dem sie die Verkehrsströme aus Richtung Süden bzw. Südwesten – als einzige Querspange im Süden der Stadt – bündelt und in ihren Verlängerungen über die A 391 und A 395/B 4 auf das Zentrum Braunschweigs zuführt.

Aus überregionaler Sicht dient sie dem Verkehr aus Richtung Süden über die A 391 und die B 4 als Verbindung in Richtung Norden (nach Gifhorn, Uelzen, Lüneburg) und über das Autobahnkreuz Braunschweig-Nord der A 2 in Richtung Westen (nach Hannover, Hamburg/Bremen und Nordrhein-Westfalen) sowie über das Autobahnkreuz Wolfsburg/Königslutter in Richtung Osten (nach Wolfsburg/Berlin).

Nach dem Neubau der A 39 bis zum Autobahnkreuz Wolfsburg/Königslutter (A 2) ist auf der Südtangente im Verlauf der A 39 und auf der Westtangente Braunschweig im Zuge der A 391 künftig mit einer deutlich erhöhten Verkehrsbelastung zu rechnen. Mit dem Lückenschluss zwischen der A 39 und der A 2, nimmt die A 39 Verkehre auf, die bisher über die A 391 abgewickelt wurden, so dass von einer deutlichen Belastungszunahme im Bereich der Südtangente auszugehen ist.

Da bereits derzeit der Verkehrsablauf auf der Südtangente aufgrund der verkehrlich unzureichenden Verknüpfungsbereiche zwischen den Rampen und den durchgehenden Strecken stark gestört ist, muss davon ausgegangen werden, dass mit der Fertigstellung des Anschlusses zur A 2 der Verkehrsablauf in diesem Straßenabschnitt noch stärker beeinträchtigt wird bzw. zum Erliegen kommt. Die Ursache liegt an den nicht ausreichenden Straßenquerschnitten und den zu kurzen Verflechtungsbereichen zwischen den Kreuzungspunkten.

Darüber hinaus wird neben der Verkehrsbelastung und den unzureichenden Einfädelungsspuren im Bereich der Anschlussstellen auch der Verkehrsfluss auf der Südtangente durch die nicht der richtungsbetonten Verkehrsführung gerechten Rampenführungen im Autobahndreieck Braunschweig-Südwest stark beeinträchtigt.

Auch werden die sich aus dem Lückenschluss der A 39 ergebenden verkehrlichen Veränderungen die Unfallhäufigkeit der Knotenpunkte weiter erhöhen.

Mit dem Bau der A 39 wird die Infrastruktur der Region mit den Städten Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter verbessert. Darüber hinaus erfolgt eine Aufwertung der Region als Wirtschaftstandort. Die A 39 ist deshalb für den Großraum Braunschweig von erheblicher wirtschaftlicher und regionalpolitischer Bedeutung.

Das bestehende Autobahndreieck steht in seiner jetzigen Form durch seine unzureichende Leistungsfähigkeit diesen Entwicklungszielen in erheblichem Maße entgegen.

Der verkehrsgerechte Umbau des Autobahndreiecks ist daher zwingend erforderlich.

Mit dem bereits am 31.10.2007 planfestgestellten Neubau der Anschlussstelle Rünigen-Süd ist eine Verkehrsverlagerung von der B 248 (Thiedestraße) in der Ortslage Rünigen auf die A 39

verbunden, die es ermöglicht, die Aufrechterhaltung aller Fahrbeziehungen der bestehenden Anschlussstelle Rünigen (Nord) nachzukommen. Nur mit der für das Autobahndreieck geplanten Lösung lassen sich die starken Verkehrsströme von der Thiedestraße, ohne die A 39 zu belasten, zur A 391 und umgekehrt führen. Zudem besteht die Möglichkeit, die gering belasteten Verkehrsströme von der Thiedestraße in östliche Richtung und zurück mit der A 39 zu verknüpfen. Die bestehende Anschlussstelle Rünigen (Nord) lässt sich verkehrsgerecht nur aufrechterhalten, wenn mit dem Umbau auch eine Verkehrsverlagerung durch den Neubau der Anschlussstelle Rünigen-Süd einhergeht. Nur mit beiden Anschlussstellen ist eine größtmögliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Rünigen verbunden.

Das Erfordernis eines dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Umbaus des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest ist damit gegeben und in dem als Unterlage 1 beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen ausführlich begründet worden. Durch ihre Mitfeststellung als Unterlage 1 wird diese Begründung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

8.1 Planungsvarianten

Das Autobahndreieck Braunschweig-Südwest einschließlich der Anschlussstelle Rünigen-Nord ist bereits vorhanden. Um einen Umbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autobahndreiecks zu erreichen, sind folgende Lösungen denkbar:

1. Umbau im Bestand mit richtungsbetonten Anschlüssen
2. Kleine Variante mit einer Trassierung der A 39 mit zulässigem Mindestradius
3. Verschiebung des Autobahndreiecks in südöstliche Richtung mit verschiedenen Alternativen zur Anschlussstelle Rünigen-Nord.

Der Maßnahmeträger hat die Varianten zu 1. und 2. untersucht und zu Recht verworfen, da sie in erster Linie keine ausreichenden verkehrlichen Verbesserungen und damit verbundene auch keine Erhöhung der Verkehrssicherheit gewährleisten.

Bei Verwirklichung der Variante 1 ergibt sich mit der Neuanlage und der veränderten Führung von 4 zweispurigen Rampen eine Überlagerung der Ein- und Ausfahrbereiche an der Anschlussstelle Rünigen-Nord. Der Verkehr von der A 39 Ost zur A 39 Süd müsste von außen an die A 39 herangeführt werden. Hierbei würde sich der zweispurig auf der A 39 fahrende Verkehr mit dem auf der A 391/A 39 nach Rünigen ausfahrenden Verkehr auf einer Streckenlänge von weniger als 200 m kreuzen. Gleiches gilt für den Verkehr A 39 Süd – A 39 Ost der zweispurig von der A 39 ausfahrende Verkehr kreuzt sich mit dem aus Rünigen auf die A 39 und zur A 391 stadteinwärts bzw. auf die A 39 in Richtung Osten fahrenden Verkehr auf einer Länge von ca. 250 m. Hierbei können die Verknüpfung zwischen A 39/A 391 und der Anschlussstelle Rünigen-Nord nicht richtlinienkonform, d. h. mit ausreichenden Verflechtungslängen bei den Ein- und Ausfädelungspuren ausgebildet werden.

Bei Ausführung der Variante 2 wird die verlegte A 39 im Bereich der Anschlussstelle Rünigen-Nord unmittelbar von der Ausfahrt zur Thiedestraße wieder auf die vorhandene A 39 geführt und fällt hierbei mit der Ausfahrt von der A 39 nach Rünigen hinein zusammen. Der Verkehr von der A 391 kann nur von außen an die A 39 heran geführt werden, wobei sich der zweispurig ausfahrende Verkehr mit dem nach Rünigen einspurig ausfahrenden Verkehr auf einer Streckenlänge von ca. 100 m kreuzt. Gleiches trifft für den von der A 39 in Richtung Braunschweig zweispurig

ausfahrenden Verkehr auf den aus Rünigen einspurig an die A 39 herangeführten und zur A 391 stadteinwärts bzw. auf die A 39 in Richtung Osten fahrenden Verkehr zu. Die zweispurigen Rampen können aufgrund fehlender Verflechtungslängen nicht richtlinienkonform an die A 39/A 391 angebunden werden.

Beide Varianten erfordern, wie auch die gewählte Variante, ebenfalls eine Rampenführung in drei Ebenen, wobei jedoch die Bebauung im Bereich Gartenstadt aufgrund der Knotenpunktlage im verstärkten Umfang dem Straßenverkehrslärm ausgesetzt ist. Sie waren zudem nicht weiter zu verfolgen, da

- keine richtlinienkonforme Knotenpunktgestaltung aufgrund der verringerten Verflechtungslängen möglich ist,
- keine Verbesserung im Hinblick auf die erhöhten verkehrlichen Anforderungen an die A 39 als zukünftig überregionale Verkehrsanbindung erreicht wird,
- die Streckencharakteristik im Umbaubereich nicht annähernd der Charakteristik der Anschlussstrecke entspricht und
- das Brückenbauwerk BS 5 bei diesen Linienführungen im Ganzen erneuert werden muss. Hierbei müssen zur Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeziehungen auch provisorische Brücken- und Dammaufschüttungen durchgeführt werden.

Soweit von Einwendern beanstandet wird, dass alternative Planungen nicht detailliert in den Planunterlagen dargestellt worden sind, ist dem zu entgegnen, dass keine Verpflichtung besteht, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht der Sachverhalt nur insoweit aufgeklärt werden, wie dies für eine sachgerechte Variantenauswahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der Maßnahmeträger demnach befugt, wie in diesem Fall, die ihm auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinenden Alternativen schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden. Gleiches gilt im Übrigen auch, soweit es sich um Anbindungsvarianten der Anschlussstelle Rünigen-Nord bei Umsetzung der nunmehr planfestgestellten Variante zum Autobahndreieck handelt. Im vorliegenden Verkehrsgutachten wurden hierzu 8 Planfälle untersucht. Insgesamt kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass jedwede Änderung an der Konzeption der planfestgestellten Variante zur Anschlussstelle Rünigen-Nord erhebliche Nachteile für das untergeordnete Straßennetz zur Folge hätte. Diese Auffassung macht sich die Planfeststellungsbehörde zu Eigen. Wie sich darüber hinaus im Erörterungstermin auch gezeigt hat, fordert die Stadt Braunschweig nachdrücklich die Beibehaltung der Anschlussstelle Rünigen-Nord. Auch dieses war in die Abwägung über die Anschlussstellenkonzeption einzustellen.

Im Anhörungsverfahren haben Einwender vereinzelt eigene Vorschläge zur Konzeption des Autobahndreiecks vorgetragen, die im Wesentlichen das Ziel haben, auf die dritte Ebene, den so genannten Überflieger, zu verzichten bzw. durch eine Verkleinerung der Kurvenradien den Flächenverbrauch zu reduzieren. Diese Vorschläge wurden einer eingehenden Überprüfung unterzogen und teilweise im Erörterungstermin detailliert erläutert.

Der angestrebte Verzicht auf das Überführungsbauwerk BSW 4 (Überflieger“) hätte unter anderem nachstehende Auswirkungen auf die Knotenpunktgestaltung:

- Im Kreuzungsbereich Rampe/A 39 ist neben einem Unterführungsbauwerk aufgrund von Grundwasser und der Lage in einem Überschwemmungsgebiet die zusätzliche Anlage eines Trogbauwerkes notwendig.
- Die veränderte Rampenführung ist nur mit einem erheblich verringerten Kurvenradius durchführbar, der die Geschwindigkeit soweit einschränkt, dass es zu einer verkehrsmäßigen Verschlechterung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand kommen würde.
- Der enge Radius in Verbindung mit der Trogführung schränkt die erforderlichen Haltesichtweiten auf einen nicht hinnehmbaren Umfang ein.
- Aufgrund der zu geringen Entwicklungslänge für die Rampe A 391 – A 39-Ost ergibt sich eine unzulässige Steigung von 8 %.
- Es ergeben sich ungünstige Verkehrsverknüpfungen im Trog/Steigungsbereich und es ist der Neubau einer Rampe mit zwei Bauwerken erforderlich.

Ebenso wurde eine weitere Variante, mit der frühzeitig eine weitergehende Trennung der Verkehrsströme in Richtung Norden auf die A 391 und der stadteinwärts fahrenden Verkehrsteilnehmer beabsichtigt wird, untersucht.

Dieser Vorschlag weist jedoch unter anderem folgende Mängel auf:

- Neuanlage zweier Rampen mit Lärmschutzeinrichtungen,
- überhöhtes Gefälle auf der Rampe zur A 391 und weiter nach Norden,
- noch weitergehender Eingriff in das Kleingartengebiet Füllerkamp,
- zwei zusätzliche Bauwerke im Verlauf der neuen Rampen über die DB-Trasse und zur Unterführung der A 39 – A 391 sowie der Straße „Am Füllerkamp“ und
- fehlende Breiten für die bauliche Trennung auf der A 391.

Insgesamt ist für beide Varianten festzustellen, dass keine richtlinienkonforme Trassierung der Rampe A 39 Ost – A 391 Nord möglich ist und dass ein erheblicher baulicher Aufwand erforderlich wäre. Diesen Varianten waren demnach die planfestgestellte Ausbauvariante nach entsprechender Abwägung durch die Planfeststellungsbehörde vorzuziehen. Auch war den Forderungen verschiedener Einwander auf Verzicht des Überfliegers aus den dargestellten Gründen nicht zu entsprechen.

Zurückzuweisen war letztlich auch die Forderung, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der A 39 festzusetzen, um mit dann möglichen kleineren Kurvenradien den Landschaftsverbrauch zu verringern.

Für die Bemessung der Trassierungselemente war aufgrund der dichten Knotenpunktabstände eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h für die durchgehende A 39 von der Anschlussstelle Rünigen-Nord bis zum Autobahnkreuz Braunschweig-Süd zugrunde zu legen. Diese Entwurfsgeschwindigkeit ist auch Bestandteil der lärmtechnischen Berechnung. Die Verbindungsrampen sind aufgrund der kleinen Radien, wie auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt, auf 60 km/h trassiert. Eine weitere Verringerung der Radien würde zu Geschwindigkeiten unter 60 km/h und nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde damit zu einer wesentlichen Verschlechterung des Verkehrsablaufs führen, wie er bereits heute gegeben ist. Darüber hinaus würden geringere Kurvenradien Sicherheitsgefahren in sich bergen, auch würden weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen von Kraftfahrern nach allgemeiner Erfahrung nicht eingehalten.

Im Übrigen bedarf es für die Festlegung von Geschwindigkeitsbegrenzungen einer verkehrsbehördlichen Anordnung durch die zuständige Verkehrsbehörde. Verkehrsbehördliche Anordnungen wie auch das Festschreiben von verschiedentlich geforderten Verkehrsbeeinflussungsanlagen,

sind jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und dementsprechend nicht in diesem Verfahren zu regeln.

Im Gesamtergebnis ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die gewählte und auch planfestgestellte Alternative auch im Hinblick auf § 50 BImSchG die Variante darstellt, die den zukünftigen Verkehrsbedürfnissen und der gebotenen Verkehrssicherheit auch bei Berücksichtigung des komplizierten Bauablaufs unter Verkehr am ehesten gerecht wird.

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme ist die Planung auf das unabweisbar Erforderliche beschränkt. Soweit ein Flächenanspruch für die Umbaumaßnahme erforderlich ist, war die Inanspruchnahme der betroffenen Flächen nicht zu vermeiden. Praktikablere Alternativen, die zu einer geringeren Inanspruchnahme der Flächen führen würden, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

9. Lärm

9.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schützbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Diese gesetzliche Vorgabe wurde bei dem Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest beachtet. Durch die neue Lage des Autobahndreiecks wird von der Wohnnutzung im Bereich Gartenstadt und dem Kleingartengebiet Füllerkamp abgerückt, wodurch die Lärmimmissionen in diesen Bereichen verringert werden konnten. Soweit Einwander anführen, dass die gesetzlichen Vorgaben des § 50 BImSchG im Hinblick auf das Heranführen des Autobahndreiecks an das Erholungsgebiet Südsee missachtet wurde, ist anzuführen, dass Erholungsgebiete nicht zu den schützenswerten Bereichen gem. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV gehören, da in diesen Gebieten im Gegensatz zu Wohngebieten und Kleingartenanlagen kein dauernder Aufenthalt von Menschen angenommen wird. Im Einzelnen wird hierzu auf Ziff. 9.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrung Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Aufgrund des beengten Raumes mit den im planfestgestellten Erläuterungsbericht beschriebenen Randbedingungen ist die Entwicklung von Varianten kaum möglich. Ein Ausbau des Autobahndreiecks an gleicher Stelle lässt keine verkehrlichen Verbesserungen auf der A 391 und der A 39 zu; vielmehr verkürzen sich die Verflechtungsbereiche zwischen den Knotenpunkten Südwest und Süd noch weiter, so dass sich der derzeitige verkehrliche Mangel tendenziell sogar weiter verschärfen würde. Die gewählte und planfestgestellte Variante gewährleistet auch nach dem Ergebnis der durchgeführten Verkehrsuntersuchung jedoch eine ausreichende Leistungsfähigkeit des neuen Autobahndreiecks sowie der anschließenden Strecken.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz und Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach dem Buchstaben a), c) und d) in der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

9.2 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Straßenbausträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Die Forderung verschiedener Einwender, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996 (DVBl. 1996, 916)). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Von Einwendern vielfach geforderte Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Istzustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe, da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende, dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen. Zum einen kann man an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchführen. Zum anderen unterliegen Messungen u. a. Witterungseinflüssen, Schwankungen in der Verkehrsbelastung aber auch dem Zustand der Straßenoberfläche. Auch spielt die Zusammensetzung der Verkehre eine Rolle. Es ist ein Unterschied, ob der Anteil der Lastkraftwagen niedrig oder hoch ist. Die erzielten Ergebnisse müssen vergleichbar sein. Dies kann unter Umständen schon dann nicht mehr gewährleistet werden, wenn unterschiedliche Messeinrichtungen benutzt werden. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber das Berechnungsverfahren verbindlich eingeführt.

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten PKW- und LKW-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind. Die Lärmberechnung beruht auf der Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW auf der A 39 östlich des Autobahndreiecks bis zum Autobahnkreuz Süd.

Die Prognose, die Verkehrsmengen im Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten, wenngleich in einer Prognose naturgemäß Unsicherheiten liegen und das Eintreffen dieser Prognose letztlich abgewartet werden muss. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten bzw. Maßnahmen gemäß dem vordringlichen Bedarf des gültigen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen sind berücksichtigt. Die Grundlage für die Berechnung bildet die verkehrstechnische Untersuchung des Ingenieur-Büros Hinz vom November 2003 mit Ergänzungen und einem aktuellen Stand vom September 2007. Die Prognose berücksichtigt u. a. eine Verkehrsmenge von 86 600 Kfz/24 Std. für die A 39 östlich des Autobahndreiecks bis zum Autobahnkreuz Süd und einen LKW-Anteil von 6 % am Tage und 12,7 % in der Nacht für das Prognosejahr 2020. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Im Verfahren wurden die Lärmberechnungen und die Richtigkeit der Ergebnisse mehrfach angezweifelt.

So wurde vorgetragen, dass der Anteil des LKW-Verkehrs zu gering angesetzt wurde, dass die angenommene Windgeschwindigkeit von 3 m/sec deutlich unter dem tatsächlichen Jahresmittel der Region Braunschweig liege und dass der Südsee nicht als schallharte Fläche berücksichtigt wurde.

Das Vorbringen der Einwender gibt jedoch keinerlei Anlass zu einer anderen Beurteilung.

Für den Untersuchungsbereich wurde auf Grundlage des aktualisierten Verkehrsgutachtens ein LKW-Anteil am Tage zwischen 1,7 % und 9,2 % sowie in der Nacht zwischen 3,6 % und 19,4 % an den einzelnen Streckenabschnitten für das Prognosejahr 2020 prognostiziert. Hierbei ist berücksichtigt, dass sich künftig Verkehre von der A 391 auf die neue Trasse der A 39 verlagern. Hierdurch ergeben sich keine zusätzlichen LKW-Verkehre im Planungszeitraum. Allerdings werden insbesondere vom untergeordneten Netz Fahrten auf die neue, verbesserte Trasse gezogen. Dieses betrifft aber zu einem wesentlichen Teil auch den PKW-Verkehr. Die absolute Zahl der LKW's vergrößert sich hierdurch zwar, nicht aber der prozentuale Anteil der LKW's am Gesamtverkehrsaufkommen. Der allgemeine Anstieg des LKW-Verkehrs aufgrund des derzeitigen Wirtschaftswachstums und der zukünftig verbesserten Fahrtroute ist in den Verkehrsprognosen berücksichtigt. Im Übrigen ergeben sich im Bereich des Autobahndreiecks hohe Anteile städtischer Verkehre mit einem eher geringen Lkw-Anteil. So sinkt z. B. der Anteil des Schwerverkehrs auf der A 39 von der A 7 bis zum Autobahnkreuz Braunschweig-Süd kontinuierlich von 13,5 % auf 5,5 % ab. Es ist daraus erkennbar, dass in Stadtnähe der überregionale Verkehr mit hohen Schwerlastanteilen zunehmend durch städtische Verkehre mit geringem Schwerlastverkehr überlagert wird. Dieses wird sich durch den Lückenschluss der A 39 nicht ändern; vielmehr werden durch den Ausbau des Abschnitts der A 39 zwischen dem Autobahndreieck und dem Autobahnkreuz Süd zusätzliche Verkehre bei nur geringen LKW-Anteilen auf die Autobahn gezogen.

Was den Anteil der LKW-Verkehre am Tage und in der Nacht betrifft, ist auszuführen, dass die LKW-Anteile über 24 Stunden berechnet werden. Für die lärmtechnische Berechnung werden jedoch die LKW-Anteile für den Tag von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Nacht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr benötigt. Hier wird auf die Daten der Dauerzählstelle A 39 im Bereich Rünigen zurückgegriffen. Es ist bekannt, dass der LKW-Anteil in der Nacht um einen Faktor 2,1 höher ist als am Tage. Hieraus ergeben sich damit die LKW-Anteile für jeden einzelnen Abschnitt.

Soweit die Anwendung umstrittener Berechnungsgrundlagen, insbesondere die Nichtberücksichtigung des Südsees als schallharte Fläche angesprochen wird, ist nochmals darauf zu verweisen, dass gemäß Ziffer 10.6 Absatz 1 der Richtlinien für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen (Verkehrslärmschutzrichtlinien 97) in Verbindung mit § 3 der 16. BImSchV die Verkehrslärmimmissionen und -emissionen grundsätzlich berechnet und nicht gemessen werden. Das Berechnungsverfahren ist in der Anlage 1 zu § 3 verbindlich vorgegeben und wurde wiederholt vom Bundesverwaltungsgericht für rechtmäßig erklärt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus der Stärke und Dauer eines Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (Mittelungspegel), mit Zuschlägen für Störwirkungen, die nicht messbar sind, aber Auswirkungen auf die Immissionen haben, wie: Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung, Längsneigung der Straße, Straßenoberfläche, Abstand zu Gebäuden oder die Windgeschwindigkeit.

Bezüglich der Windgeschwindigkeit wird zu Gunsten der betroffenen Immissionsorte von leichtem Wind bis etwa 3 m/sec von dem Verkehrsweg zum Immissionsort ausgegangen. Soweit Einwender die Annahme dieser Windgeschwindigkeit als zu gering erachten, ist darauf zu verweisen, dass sie nicht dargelegt haben, dass mit einer tatsächlich höheren Windgeschwindigkeit zugleich auch eine höhere Belastung durch Verkehrslärmimmissionen verbunden ist. Die Planfeststellungsbehörde geht ungeachtet der verbindlichen Vorgaben der Windgeschwindigkeit bei der Berechnung der Beurteilungspegel im Gegenteil davon aus, dass bei höheren Windgeschwindigkeiten die von der Straße ausgehende Lärmbelastung durch Windgeräusche eher überlagert wird und daher die der Berechnung zugrunde gelegte Windgeschwindigkeit und die festgelegte Windrichtung diejenigen sind, die eine größtmögliche Schallausbreitung zu Lasten der betroffenen Immissionsorte darstellen.

Aber auch die Ausbreitungsdämpfung wird nach bestimmten Formeln der RLS 90 berechnet, die allerdings eine Differenzierung nach verschiedenen Oberflächen, wie schallharter Boden oder poröser Boden, nicht vorsehen. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde Berechnungen und Pläne vorlegen lassen, die eine Abschätzung der Größenordnung für den Einfluss einer schallharten Oberfläche ermöglicht. Insoweit wurde eine Vergleichsberechnung auf Basis der ISO 9613-2 (Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien) durchgeführt. Da das Berechnungsverfahren der ISO 9613-2 insbesondere bei der Beurteilung von Gewerbelärm eingesetzt wird, das Berechnungsverfahren nach RLS 90 jedoch speziell für die Berechnung von Straßenverkehrslärm entwickelt wurde, sind diese beiden Berechnungsverfahren nur bedingt vergleichbar, auch weichen die ermittelten Beurteilungspegel der beiden unterschiedlichen Berechnungsverfahren systembedingt voneinander ab. Es kann bei der Betrachtung der Wirkung schallharter Flächen aus diesem Grund daher nur die Differenz zwischen den beiden Berechnungen, d. h. mit schallharter Oberfläche und mit porösem Boden, betrachtet werden. Die absoluten Werte an den betrachteten Immissionsorten, die durch die Berechnung nach ISO 9613-2 ermittelt wurden, sind in diesem Zusammenhang nicht maßgebend.

Die Beurteilung der Einflüsse schallharter Oberflächen auf den Beurteilungspegel wurde an vier repräsentativen Immissionsorten am westlichen Ortsrand der Bebauung in Melverode und Stöckheim durchgeführt. Die Vergleichsberechnung ergab eine maximale Differenz von 0,6 dB(A). Dieser Wert liegt damit deutlich unter dem Wert von 3 dB(A), der üblicherweise als Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Gehörs betrachtet wird. Für die Planfeststellungsbehörde steht demnach fest, dass auch ungeachtet der verschiedenen Berechnungsweisen bei Berücksichtigung der für die Anwender günstigen aber nicht zulässigen Berechnungsmethode die vorgegebenen Grenzwerte in den Wohnbereichen östlich des Südsees deutlich unterschritten und weitere Maßnahmen nicht erforderlich werden.

Was die Forderung von Einwendern anbelangt, auch die Emissionen von anderen Straßen und Schienenwegen zu berücksichtigen, konnte dieses Vorbringen nicht durchgreifen. Es soll lediglich das Autobahndreieck A 39/A 391 umgebaut werden. Dem Maßnahmeträger kann von der Planfeststellungsbehörde keine Auflage für Verkehrswege oder andere Lärmquellen gemacht werden, die nicht in der Planung enthalten sind. Wollte man die Auswirkungen anderer Verkehrswege mit berücksichtigen, würde es sich um eine Lärmsanierung handeln, auf die kein Anspruch besteht. Die 16. BImSchV legt ausdrücklich den Beurteilungspegel des zu ändernden Verkehrsweges zugrunde. Dies schließt aus, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege der Beurteilung nach § 1 Abs. 2 Satz 2 zugrunde gelegt werden. Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigung eines Summenpegels könnte allenfalls dann geboten sein, wenn der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Belastungen anderer

Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die zu Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt. So darf nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes der Staat durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Wissenschaftlich ist derzeit kein genauer Beurteilungspegel festgelegt, an dem die Grenze zu Gesundheitsgefährdungen überschritten wird. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde erreicht der Summenpegel in den Überlagerungsbereichen jedoch nicht solche Werte, bei denen nach dem allgemeinen Kenntnisstand der Lärmforschung von einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit der Einwender auszugehen ist.

9.3 Abwägung aktiver/passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Gem. § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gem. § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüber stehen (BVerwG vom 15.03.2000, DVBl. 2000, 1342).

Die demzufolge vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem extremen Missverhältnis ist eine Unverhältnismäßigkeit gegeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71, 76).

Auf der anderen Seite kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärm kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu. Im Einzelnen ist von Gewicht, ob und in welchem Maße die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 16. BImSchV überschritten werden. Lässt sich selbst durch passive Maßnahmen kein Innenraumschutz erzielen, bei dem schädliche Umwelteinwirkungen in den Räumen vermieden werden (vgl. 24. BImSchV), sind aktive Schutzmaßnahmen immer verhältnismäßig. Des Weiteren ist die Zahl der Betroffenen bedeutsam.

Auch die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 – (allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997, VkB1. S. 434) beschreibt unter Ziff. 12 die Verhältnismäßigkeitsprüfung. Die Richtlinie geht davon aus, dass die Umstände des jeweiligen Einzelfalles betrachtet werden müssen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks können die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktionen, die Lage der Außenwohnbereiche (z. B. an der von der Straße abgewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung und die Zusatzbelastung aus der Baumaßnahme sein. U. a. wird auch darauf hingewiesen, dass es nicht allein auf den Vergleich der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen mit denen für passiven Lärmschutz ankommt. Nur insoweit zwischen Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, d. h. der Aufwand für aktiven Lärmschutz nicht zu rechtfertigen ist, kann aktiver Lärmschutz zu Gunsten des passiven Lärmschutzes unterbleiben.

Die unter Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien durchzuführende Prüfung hat folgendes ergeben:

Neben dem Einbau eines offenporigen Asphalts durchgehend auf der A 39 sind Lärmschutzwände in einer Höhe von 3 m bis 7 m entlang der jeweiligen Richtungsfahrbahnen auf der A 39 und der A 391 planfestgestellt. Hiermit ist ermöglicht, mit wenigen Ausnahmen die Tagesgrenzwerte einzuhalten. Die vollständige Einhaltung der Grenzwerte für den Tag als auch für die Nacht konnte hingegen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht durchgehend gewährleistet werden. So wären z.B. für den Bereich Rünigen auch beim Einsatz offenporiger Fahrbahnoberflächen noch Lärmschutzwände in einer Höhe mit deutlich über 10 m erforderlich. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde scheiden entsprechende Wandhöhen aus landschaftsgestalterischen Gründen aus. Zudem wäre eine solche Wandhöhe aus statischen Gründen deutlich kostenaufwendiger, so dass es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht, die Einhaltung der Grenzwerte mit passiven Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Soweit Anwohner der Alten Frankfurter Straße und des Elzweges eine Erhöhung der Lärmschutzwand 8 von 5 m auf 6 m fordern und darauf verweisen, dass in Höhe des Gewerbegebietes ein 6m hoher Lärmschutzwall geplant sei, ist hierzu folgendes auszuführen:

Eine Lärmschutzwand erfordert auch immer eine gewisse Überstandslänge, also eine Verlängerung der Wand über die zu schützenden Gebäude hinaus. Hierdurch kann durchaus auch der Eindruck entstehen, dass z.B. Gewerbegebiete geschützt würden. Im vorliegenden Fall bezieht sich die Dimensionierung des Lärmschutzwalles jedoch auf die angrenzende Wohnbebauung. Im Bereich der Frankfurter Straße und des Elzweges werden für die Dimensionierung die hier maßgeblichen Tagesgrenzwerte mit den vorgesehenen Lärmschutzwällen und -wänden an fast allen Immissionsorten eingehalten. Lediglich an der Ostseite des Immissionsortes 305 (Alte Frankfurter Straße 183) werden im 4. und 5. Obergeschoss die Tagesgrenzwerte um max. 0,9 dB(A) überschritten. Bereits an den an der Südseite des Gebäudes angeordneten Balkonen wird der Grenzwert wieder eingehalten. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand auf 6m würde nur eine zusätzliche, nicht wahrnehmbare Pegelminderung von max. 0,3 dB(A) bringen. Im Vergleich zu dieser geringfügigen Verbesserung würden sich die Kosten für die geforderte Wanderrhöhung auf ca. 66.700 Euro belaufen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde steht insoweit die Verhältnismäßigkeit zwischen den entstehenden Kosten und der lediglich geringfügigen Lärminderung in einem Missverhältnis, so dass den Forderungen der Einwanderheber nicht stattgegeben werden konnte.

9.3.1 Passiver Lärmschutz/Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würde, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 79 u. 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In der Liste „Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen (Liste zu Nr. 6) in Unterlage 11 sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

9.3.2 Entschädigungen für den Außenwohnbereich

Überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV, so entsteht grundsätzlich ein Anspruch auf Entschädigung. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützba- ren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die in der o. g. Liste dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung sind folgende Ausgangsdaten zugrunde zu legen:

- Entschädigungspflicht ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Die Bemessung der Entschädigung ist die Verkehrslärmschutzrichtlinie 97, Ziff. XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG, Urteil v. 16.09.1993, DVBl. 94, 338).
- Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen.
- Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während einen halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.
- Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 19 a FStrG wird verwiesen.

Nach den Berechnungen in Unterl. 11 ergeben sich an einigen Außenwohnbereichen Überschreitungen der Grenzwerte. Auch hinsichtlich der Entschädigung für diese Außenwohnbereiche sind die Außenwohnbereiche in der Liste „Zusammenstellung der Gebäudeseiten und Außenwohnbereiche mit Grenzwertüberschreitungen“ (Liste zu Nr. 6) in Unterlage 11 dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

9.4 Weitere Einwendungen zum Lärm

9.4.1 Einwendungen und Forderungen zur EG- Umgebungslärmrichtlinie

Eine Vielzahl von Einwendern fordert die Berücksichtigung der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002, die durch den 6. Teil des BImSchG in nationales Recht umgesetzt wurde. Daraus ergäbe sich die Pflicht, neben Wohngebieten auch in öffentlichen Parks und anderen ruhigen Gebieten, in denen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen oder zu erwarten sind, die bestehenden und zu erwartenden Lärmbelastigungen zu ermitteln, zu analysieren und ggf. Verschlechterungen entgegen zu wirken. In diesem Zusammenhang seien Lärmkarten auszuarbeiten und Lärmaktionspläne aufzustellen.

Die Forderungen nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Erholungsgebiete „Südsee“ und „Richmond-Park“ auf der Grundlage der EG-Umgebungslärmrichtlinie waren zurückzuweisen.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie ist als europaweites Lärm-Management-Konzept zu betrachten, das kein ordnungsrechtliches Instrument bietet und aus der sich kein unmittelbarer Rechtsanspruch ableiten lässt. Ansprüche einzelner Bürger ergeben sich im Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme ausschließlich auf die Einhaltung der Grenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung. Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist die Festlegung eines gemeinsamen Konzeptes im Sinne einer Strategie, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Als Instrumente hierzu dienen Lärmkarten und Lärmaktionspläne sowie die Information der Öffentlichkeit. Die Richtlinie und die entsprechenden nationalen Vorschriften stellen keine Ergänzung zu den vorhandenen Aussagen des BImSchG und der BImSchV dar. Sie stehen nicht in Konkurrenz zu deren Aussagen, sondern ergänzen diese um einen europaweiten strategischen Ansatz zur Lösung des Umgebungslärms.

Soweit das Aufstellen von Lärminderungsplänen angesprochen wird, ist auszuführen, dass der Ballungsraum Braunschweig weniger als 250.000 Einwohner aufweist und damit die zeitliche Staffelung gemäß § 47 c Absatz 1 BImSchG anzuwenden ist. Während für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern bereits zum 30.06.2007 Lärmkarten zu erstellen sind, müssen für die restlichen Ballungsräume wie Braunschweig erst bis zum 30.06.2012 Lärmkarten erstellt werden. Zuständig für die Erstellung der Lärmkarten sowie des darauf aufbauenden Lärmaktionsplans ist die Stadt Braunschweig.

Derzeit liegen keine Lärminderungspläne vor, die von dem Maßnahmeträger bei Durchführung der Umbaumaßnahme zu beachten wären.

Die in einem Planfeststellungsverfahren einzuhaltenden Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bewegen sich im Übrigen unterhalb denkbarer Schwellenwerte, deren Überschreitung zu einer Aufstellung von Lärmaktionsplänen führen könnte.

Unabhängig von den o. a. Ausführungen ist festzustellen, dass durch die vom Maßnahmeträger geplanten Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel für die angesprochenen Erholungsgebiete sowohl im Vergleich zum derzeitigen Zustand als auch im Vergleich zum Prognosezustand 2020 (ohne Ausbau) fast überall unverändert bleiben oder sich sogar (insbesondere im Bereich nördlich und nordwestlich des Südsees) um bis zu 6 dB(A)(!) verringern. Lediglich in einer kleinen, kaum 3 ha umfassenden Randzone unmittelbar östlich des „Überfliegers“ wird sich der Beurteilungspegel bis über die Schwelle des Wahrnehmbaren hinaus erhöhen. Lärmwerte von mehr als 69 dB(A) werden infolge des Umbaus – nicht anders, wie auch schon derzeit – nur ganz vereinzelt und auch nur innerhalb von maximal 20 m breiten Streifen parallel zur Fahrbahn auftreten.

Für die Planfeststellungsbehörde ist bei Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen nicht erkennbar, dass der Umbau des Autobahndreiecks dem Ziel der Umgebungslärbetrachtung zuwider läuft.

9.4.2 Lärmschutz für die Naherholungsgebiete „Südsee“ und „Richmond-Park“

Zahlreiche Einwander sowie ein Träger öffentlicher Belange fordern für die betroffenen Erholungsgebiete „Südsee“ und „Richmond-Park“ zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen. Sie verweisen

darauf, dass das Erholungsgebiet um den Südsee im Freiraumkonzept des Großraumes Braunschweig sowie im Regionalen Raumordnungsprogramm als Vorranggebiet für Erholung mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung festgelegt sei. Sie halten daher einen durchgehenden aktiven Lärmschutz auf allen Ebenen des Autobahndreiecks zum Schutz der Naherholungsgebiete für erforderlich.

Die Forderungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wurde.

Die einzuhaltenden Grenzwerte nach § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Nachbarschaft ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich einer Straße aufhält bzw. in den jeweiligen Gebieten Rechte an dort befindlichen Sachen hat. Nicht zur Nachbarschaft gehören hingegen Parkanlagen, Erholungswald, Grünflächen oder ähnliche Flächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Dem Maßnahmeträger können aus diesen Gründen keine weiteren Schutzmaßnahmen für ein zur Erholung genutztes Gebiet auferlegt werden. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass durchgehend auf der A 39 der Einbau eines offenporigen Asphalts festgestellt ist, dessen lärmindernde Wirkung sich auch deutlich auf das Naherholungsgebiet um den Südsee und den Richmond-Park auswirkt. Darüber hinaus ist südlich der A 39 im Bereich des Naturfreunde-Heims eine 840 m lange und 3 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen, von der auch das Erholungsgebiet um den Südsee profitieren wird. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen können dem Maßnahmeträger ohne rechtliche Grundlage nicht auferlegt werden.

Soweit im Zusammenhang mit den Erholungsgebieten der Umgebungslärm, dem Menschen in öffentlichen Parks ausgesetzt sind, angesprochen wird, wird auf die entsprechenden Ausführungen in Ziffer 9.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

9.4.3 Sonstige Einwendungen

9.4.3.1

Einwender aus dem Bereich Rünigen sehen eine Beeinträchtigung des Wohnwertes auf ihren Grundstücken, da es aufgrund der Erhöhung der Lärmschutzwände von 3,50 m auf 7,00 m zu erhöhten Lärmimmissionen durch Reflexionen komme.

Es ist hierzu festzustellen, dass die Erhöhung der Lärmschutzwände auf der Ostseite der A 39 auf 7,00 m nicht zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels auf der gegenüber liegenden Seite führt. Der untere Teil der Lärmschutzwand mit einer Höhe von mindestens 3,50 m wird auch zukünftig „hochabsorbierend“ ausgebildet. Lediglich im oberen Bereich sind zur Vermeidung einer starken Verschattung transparente Elemente geplant. Da die schalltechnischen Reflexionen bei glatten Wänden dem physikalischen Prinzip Einfallswinkel = Ausfallswinkel entspricht, wird der Schall an den oberen Elementen in höhere Bereiche abgeleitet. Reflexionen an den oberen Elementen sind somit auf den Grundstücken der Einwender nicht zu spüren, führen daher zu keiner Erhöhung der Lärmimmission und damit auch nicht zu einer Beeinträchtigung des Wohnwertes.

9.4.3.2

Verschiedentlich wird von Einwendern gefordert, den lärmindernden Straßenbelag nicht nur auf die A 39 aufzubringen, sondern auch auf die Rampen und Verbindungsbauwerke.

Der Forderung kann nicht entsprochen werden.

Die Rampen im Autobahndreieck sind mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h trassiert. Bei diesen Geschwindigkeiten sind nicht die Abrollgeräusche der Reifen für die Lärmwirkung maßgebend, sondern es überwiegen die Motorgeräusche der Fahrzeuge. Motorgeräusche können jedoch durch den offenporigen Asphalt nicht gemindert werden, so dass mit einem offenporigen Asphalt auf den Rampen keine lärmindernde Wirkung erzielt werden kann.

9.4.3.3

Einwenderseitig wird vorgetragen, dass nach neuester Rechtsprechung eine Verkehrsprognose nunmehr bis 30 Jahre korrekt sein müsse. Zur Vermeidung von Geldverschwendung sei daher bereits jetzt eine genügende Lärmvorsorge zu treffen.

Die Planfeststellungsbehörde unterstellt, dass die Einwender auf das Urteil des BVerwG vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06 Bezug nehmen.

Mit diesem Urteil hat das BVerwG festgelegt, dass ein Anspruch auf die nachträgliche Anordnung von Schutzmaßnahmen wegen nicht voraussehbarer Lärmwirkungen eines Straßenneubauvorhabens gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG grundsätzlich für die gesamte Dauer der 30-Jahres-Frist gem. § 75 Abs. 3 S. 2 Halbs. 2 VwVfG besteht. Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Lärmprognose eines Planfeststellungsbeschlusses zulässigerweise ein kürzerer Prognosezeitraum von 15 Jahre zugrunde lag. Das Tatbestandsmerkmal „nicht voraussehbar“ ist dabei nicht mit dem Begriff der „fehlgeschlagenen Prognose“ gleichzusetzen und setzt eine solche auch nicht voraus. Das Gericht führt in dem Urteil weiter aus, dass der Anspruch gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG dem Grunde nach besteht, wenn der Betroffene bei Voraussehbarkeit dieser Wirkungen nach der Rechtslage, die bei dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, einem Anspruch auf Schutzvorkehrungen gehabt hätte.

Entgegen der häufig verkürzten Darstellung hat das Gericht nicht festgestellt, dass nachträgliche Lärmschutzansprüche in jedem Fall 30 Jahre lang geltend gemacht werden können. Vielmehr muss der Anspruch innerhalb von 3 Jahren geltend gemacht werden, nachdem der Betroffene von den nachträglichen Wirkungen Kenntnis erlangt hat (§75 Abs. 3 S. 2 Halbs. 1 VwVfG). Der Antrag ist jedoch in jedem Fall 30 Jahre nach Fertigstellung des Straßenbauvorhabens ausgeschlossen. Dieser Umstand wird oft dahingehend verkürzt interpretiert, dass Nachbesserungsansprüche grundsätzlich 30 Jahre bestehen.

Dem Urteil ist aber auch insbesondere nicht zu entnehmen, dass Verkehrsprognosen nunmehr bis zu 30 Jahre korrekt sein müssen, um mögliche gesetzliche Ansprüche auf sehr teure Nachbesserungen zu vermeiden. Hierzu hat das Gericht vielmehr ausgeführt, dass Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, in hohem Maße die Gefahr in sich tragen, fehlzuschlagen. Dies legt es nahe, auch bei der Bestimmung des einem Planbetroffenen nach der Verkehrslärmschutzverordnung zustehenden Schutzanspruch den durch § 75 Abs. 3 S. 2 Halbs. 2 VwVfG abgesteckten Zeitraum nicht voll auszuschöpfen. Dadurch entstehen den Lärmbetroffenen insoweit keine Nachteile, als sich gegebenenfalls der nach § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG erforderliche Nachweis, dass sich die prognostischen Annahmen der Planungsbehörde nicht bestätigt haben, desto früher führen lässt, je kürzer der Prognosezeitraum bemessen ist. Ein solch kurzer Prognosezeitraum wäre erst dann zu beanstanden, wenn er sich als Ausdruck ursächlicher Erwägungen werten ließe.

Darüber hinaus ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend dimensioniert sind. Auf die vorstehenden Ausführungen zum Lärm wird insoweit verwiesen.

9.4.3.4

Aus dem Bereich östlich des Südsees beanstanden Einwender, dass gerade für den so genannten „Überflieger“ keinerlei Lärmschutz vorgesehen ist und sich Lärmemissionen aus dieser Höhe direkt über das Naherholungsgebiet in Richtung Meverode und Stöckheim ausbreiten können.

Zu den Beanstandungen wird auf die Ausführungen in Ziff. 9.2 dieses Beschlusses verwiesen. Darin ist hinreichend erläutert und begründet, dass auch mit Berücksichtigung des Überfliegers Grenzwerte für die Ortslagen Meverode und Stöckheim nicht überschritten werden und somit Ansprüche auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen nicht bestehen.

Unabhängig davon hat sich die Planfeststellungsbehörde jedoch Unterlagen vorlegen lassen, die eine 3m hohe Lärmschutzwand auf dem Überflieger zwischen der geplanten Lärmschutzwand 2 und der Lärmschutzwand 9 beinhalten. Nach dem Ergebnis dieser Berechnungen ergeben sich z.B. für den repräsentativen Beurteilungspunkt „Bolkenhainstr. 1e“ Pegelminderungen von max. 0,9 dB(A). An anderen Beurteilungspunkten liegen die möglichen Pegelminderungen teilweise deutlich darunter. Eine Pegelminderung von 0,9 dB(A) ist jedoch vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar. Da auch ohne diese Lärmschutzwand die max. Pegelwerte an den repräsentativen Beurteilungspunkten mit max. 53 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts deutlich unter den Immissionsgrenzwerten für Wohngebiete (59 dB(A) tags, 49 dB(A) nachts) liegen, war es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt, auf den Überflieger keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

10. Luftverunreinigungen/Schadstoffe

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren und wird in bestmöglicher Weise dem Optimierungsgebot gerecht. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Die Emissionen durch den Verkehr auf der Straße werden infolge der Eröffnung des Gemeingebrauchs dem Straßenbaulastträger insofern zugerechnet, als dieser nach dem Stand der Technik dafür Sorge zu tragen hat, dass mit der bestimmungsgemäßen Nutzung keine unzulässigen Auswirkungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft entstehen. Dabei sind die Möglichkeiten des Straßenbaulastträgers auf sein planerisches Ermessen, also z. B. die bauliche Gestaltung der Straße, deren Linienführung und auf Schutzvorkehrungen im Straßenrandbereich begrenzt. Maßnahmen zur Reduzierung Verkehrsbedingter Emissionen sind am wirkungsvollsten, sofern sie bei dem direkten Verursacher, also den Kraftfahrzeugen als Emittenten ansetzen. Die gesetzgeberi-

schen Initiativen, Verkehrsbedingte Emissionen global zu reduzieren (z. B. durch Vorgaben in der Zulassung, der Verwendung der Treibstoffe und Werkstoffe) sind aber ebenso wie umwelt- und verkehrspolitische Konzepte nicht in der Planfeststellung zu bewerten.

Unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge, des Gesundheits- und Sachgüterschutzes ist in der Abwägung nach § 17 FStrG und der Prüfung der Zulässigkeit des Vorhabens nach § 75 VwVfG von Bedeutung, welche Intensität die zu prognostizierenden Schadstoffbelastungen erreichen, insbesondere

- ob sie erheblich oder gar unzumutbar sind (Erheblichkeitsschwelle in § 3 BImSchG, Grenzwerte und Leitwerte),
- ob sie Schutzauflagen und/oder Verkehrsbezogene Auflagen zur Reduzierung erfordern (§ 74 Abs. 2 VwVfG),
- ob sie gesundheits- oder eigentumsverletzend sind (Art. 2, 14 GG).

Unbestritten ist, dass mit Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind und dass der Straßenbaulastträger nicht den Nachweis einer völligen – wissenschaftlich unstreitigen – Unbedenklichkeit führen kann und muss.

Eine lückenlose Aufklärung lässt der gegenwärtige Stand der Wissenschaft und Technik wegen des Fehlens technischer Regelwerke und ausreichender Forschungserkenntnisse über Langzeitwirkungen von Verkehrsbedingten Immissionen nicht zu. Hieran hat sich in den letzten Jahren nichts geändert. Die Immissionsbelastung durch Straßen kann nur unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles in die Planabwägung eingestellt werden (Beschluss des BVerwG vom 30.01.1991 – 4 B 166.90/4 ER 303.90 -).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 22.BImSchV lagen den luftschadstofftechnischen Berechnungen zugrunde.

In der 33.BImSchV wurden über die Luftverschmutzung durch Ozon keine Grenzwerte, sondern lediglich Zielwerte festgelegt. Diese Zielwerte sollen mit einem nationalen Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen so weit wie möglich eingehalten werden. Eine Überschreitung hat lediglich Mess-, Informations- und Berichtspflichten zur Folge.

Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich der Vorhabensträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinandergesetzt (s. Unterlage 11.4 LuS). Methodisch ist nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung) – MLuS-02, geänderte Fassung 2005 durchgeführt worden sind, dessen Anwendung durch ARS 6/2005 des BMVBW empfohlen worden ist. Das Merkblatt basiert auf der Auswertung eines durch den TÜV Rheinland entwickelten Prognosemodells zur Schadstoffausbreitung und Immissionsbelastung an Straßen, das auf gesicherten Forschungserkenntnissen aufbaut und allgemein fachliche Anerkennung gefunden hat. Zwar lässt das Merkblatt Aussagen über maximale Kurzzeitbelastungen nicht zu, es ermöglicht aber die Abschätzung der Jahresmittelwerte und der 98-Perzentile. Außerdem lässt es eine Abschätzung über die Anzahl von Überschreitungen definierter Schadstoffkonzentrationen für NO₂ und PM₁₀ zu. Ein Verfahren zur Umsetzung

der neuen Grenzwertstatistik der EU-Richtlinien sowie eine Prognose zu Vorbelastungen wurden 2002 neu in das Berechnungsverfahren eingestellt.

Durch die Novellierung der 22.BImSchV und die Aufhebung der 23.BImSchV sowie einige redaktionelle Änderungen wurde eine Neufassung der MLuS 02 notwendig. Das PC – Berechnungsverfahren zum Merkblatt wurde aufgrund der Neuauflage des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs -HBEFA- (Version 2.1) und neuerer Forschungsergebnisse zu PM₁₀ Emissionen an Außerortsstraßen einer Überarbeitung unterzogen und als PC – Berechnungsverfahren zum MLuS 02, geänderte Fassung 2005, vorgelegt.

Das Plangebiet weist aufwendige Anschlussstellen, querende und parallel verlaufende Straßen, teilweise innerörtliche Straßen und teilweise nahe stehende Bebauung auf.

Damit ist dort das MLuS formal nicht einsetzbar.

Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde für die Berechnung der Verkehrsbedingten Luftschadstoffe die Schadstoffaufkommen durch den Verkehr auf bestehenden und geplanten Straßen mit dem Straßennetzmodell PROKAS betrachten lassen. Da die Auswirkungen der Lärmschutzwände auf die Immissionen an der bestehenden Bebauung im Bereich der Anschlussstelle Braunschweig-Gartenstadt mit dem Straßennetzmodell nicht detailliert berücksichtigt werden können, wurde dieses mit einem weiteren, geeigneten Berechnungsverfahren durchgeführt.

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass durch den Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen im Betrachtungsgebiet am Autobahndreieck Braunschweig-Südwest an der A 39 und der A 391 deutliche Luftschadstoffbelastungen vorliegen. Das betrifft insbesondere Jahresmittelwerte der NO₂-Immissionen und die PM-Kurzzeitbelastungen, für die an der nächstgelegenen Bebauung die Grenzwerte teilweise nahezu erreicht werden. Der jeweilige Grenzwert für die PM₁₀-Kurzzeitbelastung wird an der bestehenden Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten.

Im Planzustand mit umgebautem Autobahndreieck Braunschweig-Südwest sind die Fahrbahnen gegenüber dem derzeitigen Zustand nach Süden und nach Osten verlagert und damit von der bestehenden baulichen Nutzung abgerückt. In der Kleingartenanlage Füllerkamp nordöstlich des Autobahndreiecks an der A 391 und im südlichen Bereich der Kleingartenanlage sind gegenüber dem Prognosenullfall verringerte NO₂-Immissionen prognostiziert. An der Anschlussstelle Braunschweig-Gartenstadt sind keine Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes (Jahresmittelwert) zu erwarten, wobei der Grenzwert nahezu erreicht wird. An der nächstgelegenen Bebauung zur Anschlussstelle Braunschweig-Rüningen, südlich der Anschlussstelle im Bereich von Rüningen und entlang der Durchfahrt Rüningen im Zuge der B 248 wird der Grenzwert nicht erreicht und nicht überschritten. Gegenüber dem Prognosenullfall sind im Bereich von Rüningen und am Autobahndreieck Braunschweig-Südwest an der bestehenden, nächstgelegenen Bebauung verringerte und nördlich des Autobahndreiecks an der A 391 mit dem Prognosenullfall vergleichbare NO₂-Immissionen zu erwarten. Die NO₂-Belastungen (Jahresmittelwerte) sind im Planzustand an der bestehenden Bebauung an der Anschlussstelle Braunschweig-Gartenstadt in Bezug auf den Grenzwert von 40 µg/m³ als erhöht, d.h. ca. 75% - 90% der entsprechenden Grenzwerte zu bezeichnen. Diese Beurteilung trifft auch auf die PM₁₀-Kurzzeitbelastungen zu.

Damit ist die Planung aus lufthygienischer Sicht zulässig; aufgrund der Verringerung von Staubbimmissionen an innerörtlichen Straßen und an Teilen der nächstgelegenen Bebauung sogar zu begrüßen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 26.05.2004; 9 A 6.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte im unmittelbaren Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für immitierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote.

Für Braunschweig wurde am 21.03.2007 ein Luftreinhalte- und Aktionsplan von der zuständigen Immissionsschutzbehörde aufgestellt. Neben einem Ausbau der Radwege- und Fußgängerachsen, einer Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs, einer verkehrsreduzierenden Regional- und Bauleitplanung, einer Sperrung der Innenstadt für LKW und weiterer Maßnahmen, ist hier auch der Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest genannt, um die Verkehrssituation zu entspannen und den Innenstadtbereich vom Regional- und Fernverkehr zu entlasten.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass sich die in der Öffentlichkeit geführte Diskussion über die Feinstaubproblematik auf Ballungsräume bezieht und hier nicht ein Verkehrsband zu verstehen ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher insgesamt der Auffassung, dass mit dem aufgestellten Luftreinhalte- und Aktionsplan und der beabsichtigten Fortführung dieses Planes die Verbesserung der Situation insgesamt angemessen berücksichtigt ist und das Umbauvorhaben daher zugelassen werden kann.

10.1 Einwendungen zu Luftschadstoffen

10.1.1

Einwender fordern eine Reduzierung der Feinstaubkonzentration in der Umgebungsluft und weisen unter Hinweis auf verschiedene Gesundheitsstudien auf einen durch Feinstäube verursachten Mortalitätsanstieg hin.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die vorgetragenen Befürchtungen im Hinblick auf den Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest nicht. Gesundheitliche Schäden oder gar ein Anstieg der Sterblichkeitsrate sind durch die Baumaßnahme nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Wie dem Luftschadstoffgutachten eines unabhängigen Ing.-Büros vom Oktober 2007 zu entnehmen ist, werden die in der 22. BImSchV festgesetzten Grenzwerte von 50 µg/m³ für den Tagesmittelwert bzw. 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert für Feinstaubimmissionen (PM 10) nicht überschritten, bzw. liegen für den Bereich östlich des Südsees sehr weit unter diesen Grenzwerten. Hinsichtlich der von den Einwendern vorgetragenen weite-

ren Verschärfung der Grenzwerte ist festzustellen, dass neue Grenzwerte, die in diesem Verfahren zu berücksichtigen wären, bisher nicht in Kraft getreten sind.

10.1.2

Es wird beanstandet, dass in der luftschadstofftechnischen Untersuchung an verschiedenen Punkten die prognostizierte Verkehrsmenge nur mit dem halben Wert der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt wurde und dass sich die luftschadstofftechnische Untersuchung auf prognostizierte Verkehrszahlen eines Ingenieurbüros aus dem Jahre 2005/2006 stützt, während die schalltechnische Untersuchung auf ein Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2007 zurückgreift. Weiter wird der Durchschnittswert des LKW-Anteils in der Luftschadstofftechnischen Untersuchung für nicht korrekt gehalten.

Zu den Beanstandungen ist auszuführen, dass sich die Angaben zum DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) in der luftschadstofftechnischen Untersuchung jeweils nur auf eine Richtungsfahrbahn bzw. einen Fahrstreifen auf den Rampen beziehen. Insgesamt wird jedoch die Gesamtverkehrsstärke des Verkehrsgutachtens berücksichtigt. Durch die Berücksichtigung von zwei gleich starken Verkehrsströmen auf den jeweiligen Fahrbahnen können Steigungs- und Gefällefahrten der Fahrzeuge im Berechnungsverfahren simuliert werden. Auch können nur durch diese Verfahrensweise einseitig angeordnete Lärmschutzwände am Fahrbahnrand berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass auch in der luftschadstofftechnischen Untersuchung die Verkehrszahlen des Verkehrsgutachtens vom September 2007 die Grundlage bilden. Lediglich die Angabe zu der Fundstelle des Verkehrsgutachtens in der luftschadstofftechnischen Untersuchung ist aus dem alten Gutachten übernommen worden und insoweit falsch. Auswirkungen auf das Ergebnis der luftschadstofftechnischen Untersuchung ergeben sich hierdurch jedoch nicht. Bezüglich des LKW-Anteils ist darzustellen, dass die LKW-Anteile den Angaben des Verkehrsgutachtens vom September 2007 entsprechen. Für die lärmtechnische Berechnung werden jedoch die LKW-Anteile für den Tag von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr und für die Nacht von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr benötigt. Hierzu werden die LKW-Anteile über 24 Stunden = SV 24 Stunden entsprechend den Regelungen der RLS 90 für den Tag berechnet. Aus der Dauerzählstelle der A 39 im Bereich Rünigen ist bekannt, dass der LKW-Anteil in der Nacht um einen Faktor 2,1 höher ist als am Tage. Hieraus ergeben sich dann die LKW-Anteile für jeden einzelnen Abschnitt. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die sowohl dem Luftschadstoffgutachten als auch der lärmtechnischen Berechnung zugrunde liegenden Daten ordnungsgemäß ermittelt sind und eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung darstellen; eine Neuberechnung hält die Planfeststellungsbehörde insoweit nicht für erforderlich.

11. Natur und Landschaft

11.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

11.1.1 Eingriff

Die Umgestaltung des Autobahndreiecks Braunschweig – Südwest stellt im Verlauf der A 39/A 391 gem. § 7 Abs. 1 NNatG einen naturschutzrechtlichen Eingriff dar.

Der Umbau des Autobahndreieckes führt u. a. zu Verlusten von Biotopen mit unmittelbarer bisher hoher Bedeutung, zur Lebensraumbeeinträchtigung von gefährdeten bis streng geschützten Arten, zur Versiegelung von Bodenstrukturen, Überbauung von Kleingewässern sowie Beeinträchti-

gung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung. Durch das Vorhaben wird eine Fläche von ca. 56 600 m² versiegelt.

Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass hier ein groß dimensioniertes technisches Bauwerk in erheblichem Umfang zu einer Beeinträchtigung von Lebensräumen und Ökosystemen sowie zum Verlust von Biotopen mit zum Teil sehr hoher ökologischer Bedeutung führt.

11.1.2 Vermeidungs-, Schutz-, und Gestaltungsmaßnahmen

Bei der Verwirklichung des Vorhabens an der vorgesehenen Stelle können erhebliche Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft zwar vermindert, jedoch nicht vollständig im Sinne von § 8 NNatG vermieden werden.

Als besondere Art der Verminderung sind Schutzmaßnahmen vorgesehen, die dem Schutz wertvoller Vegetationsbestände, dem Erhalt der natürlichen Bodenstruktur, der Rekultivierung von Baustelleneinrichtungsflächen sowie dem Schutz von Grund- und Oberflächenwasser vor Schadstoff- und Sedimenteinträgen dienen.

Darüber hinaus sind zur Verminderung von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes als Gestaltungsmaßnahmen die Bepflanzung von Regenrückhaltebecken und die Bepflanzung von Lärmschutzwänden und -wällen festgeschrieben.

11.1.3 Kompensationsbedarf

Die mit dem Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig – Südwest verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe haben zwar unmittelbare erhebliche Beeinträchtigungen zur Folge, diese können jedoch weitgehend kompensiert werden. Da im Naturhaushalt vielfältige Wirkungsgefüge zwischen biotischen und abiotischen Naturgütern bestehen, können Maßnahmen auch auf ein und derselben Fläche die Beeinträchtigungen mehrerer Naturgüter kompensieren (Multifunktionalität). Bei der funktionalen Zuordnung der Maßnahmen zu den Konflikten hat sich die Planfeststellungsbehörde nach der Ausgleichbarkeit der erheblichen beeinträchtigten Funktionen bzw. Schutzgüter und nach deren Umfang gerichtet.

Beeinträchtigungen von Biotopen/Tieren und Pflanzen durch den Verlust der Trassen begleitenden Gehölze und Einzelbäume können durch Neubepflanzungen der Böschungen und die Pflanzung von Einzelbäumen bzw. Baumreihen ausgeglichen werden. Diese Maßnahme erfüllt gleichzeitig Immissionsschutz- und Landschaftsbildfunktionen. Der Verlust von Waldbeständen wird durch den Neuausbau von Waldrandbereichen, Gehölzanpflanzungen und Aufforstungsmaßnahmen kompensiert.

Für die Kompensation der Versiegelung bzw. Teilversiegelung von Böden mit besonderer Bedeutung sind Kompensationsmaßnahmen im Verhältnis 1:1 durchzuführen. Bei den übrigen Böden hält die Planfeststellungsbehörde ein Verhältnis von 1:0,5 für angebracht.

Der Verlust der Kleingewässer wird multifunktional durch die Neuanlage mehrerer Kleingewässer sowie begleitender Maßnahmen am Fuhsekanal und Gehölzanpflanzungen im Rahmen der Kompensation für beeinträchtigte Biotope ausgeglichen.

11.1.4 Ausgleichsmaßnahmen

Die Eingriffe in Biotope, in den Boden, in den Baumbestand, in den Lebensraum geschützter Arten, die anlagebedingten Flächenversiegelungen und –umwandlungen usw. können nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die auf einer Fläche von ca. 18,58 ha planfestgestellten Maßnahmen A 7 bis A 13 des landschaftspflegerischen Begleitplanes einschließlich der Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen teilweise i. S. von § 10 Abs. 1 Satz 1 NNatG ausgeglichen, d. h. von ihnen ausgehende Wirkungen auf ein unerhebliches Maß gesenkt bzw. durch sie beeinträchtigte Funktionen wieder hergestellt werden.

11.1.5 Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde misst den hier betroffenen Belangen von Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht zu. Durch den Umbau des Autobahndreiecks kommt es zu vielfältigen Eingriffen. Damit sind zahlreiche und schwerwiegende Konflikte mit Naturhaushalt und Landschaftsbild verbunden. Die Eingriffe widersprechen den in § 1 NNatG genannten Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Sie sind nur zum Teil ausgleichbar.

Auf der anderen Seite sprechen aber auch sehr gewichtige Belange für den Umbau des Autobahndreiecks. Wie bereits unter Ziff. 8 ausgeführt, ist davon auszugehen, dass mit der Fertigstellung der A 39 und des Anschlusses an die A 2 der Verkehr im Planfeststellungsbereich aufgrund der nicht ausreichenden Straßenquerschnitte noch stärker beeinträchtigt wird, bzw. zum Erliegen kommt. Auch kommt es zu starken Beeinträchtigungen aufgrund der nicht richtungsbetonten Verkehrsführung im Autobahndreieck Braunschweig; es ist eine Erhöhung der Unfallhäufigkeit zu erwarten.

Ein unterlassener Umbau des Autobahndreiecks, mit seiner unzureichenden Leistungsfähigkeit in jetziger Form, steht insoweit der Verbesserung der Infrastruktur für die Region Braunschweig entgegen.

Obwohl ein Teil der naturschutzrechtlichen Eingriffe unvermeidbar und auch nicht ausgleichbar ist, ist die Planfeststellungsbehörde zusammenfassend zu der Überzeugung gelangt, dass die Interessen am Umbau des Autobahndreiecks die Belange des Naturschutzes überwiegen.

11.1.6 Ersatzmaßnahmen

Die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen werden auf sonstige Weise nach § 12 Abs. 1 NNatG ausreichend kompensiert. Der landschaftspflegerische Begleitplan enthält die naturschutzrechtlichen Ersatzmaßnahmen E 14 und E 15, die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet sind, die nicht ausgleichbaren Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren.

So ist eine Aufforstung mit einem Gesamtumfang von ca. 1,35 ha zur Erhöhung des Biotopwertes, der Verbesserung der Habitatstrukturen sowie der Aufwertung des Landschaftsbildes und der Erholungsqualität vorgesehen, die u. a. als Kompensation für den Verlust von Biotopen sowie Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sowie erholungsrelevanter Landschaftsstrukturen dienen. Mit der Anlage einer Hochstaudenflur mit Gehölzen, Kleingewässern und naturnahen Gewässerrandbereichen kann der Verlust von Biotopen nach § 28 a/b NNatG, die Lebensraumbeeinträchtigung von gefährdeten und besonders bzw. streng geschützten Arten und auch die Überbauung von Kleingewässern kompensiert werden.

11.1.7 Einwendungen zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

11.1.7.1

Die Forstverwaltung weist auf die Beeinträchtigung und Zerstörung von Siedlungsgehölzen durch die geplante Baumaßnahme hin. Diese Flächen, die in der Regel dem Status Wald zuzuordnen seien, müssen auch gemäß Waldrecht kompensiert werden. Waldflächen seien je nach Alter der Bestockung mit einem Faktor von 1:1 bis 1:5 durch Ersatzaufforstungen zu ersetzen.

Entsprechend der Unterlage 12.2, Plan 1 handelt es sich bei den Siedlungsgehölzen nahezu ausschließlich um Straßenbegleitgrün und nicht um Wald. Lediglich nördlich der A 39 gehen im Bereich des Richmond-Parks einzelne Laubbestände durch die Anlage der Baueinrichtungsflächen verloren. Hier erfolgt nach Beendigung der Baumaßnahme ein Neuaufbau von Waldrandbereichen in einer Größe von ca. 0,47 ha. Eine zusätzliche Kompensation erfolgt in Form von Gehölzpflanzungen (2,1 ha) sowie Aufforstungen (ca. 1,35 ha).

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs ist hierbei den gemeinsamen Empfehlungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und des Niedersächsischen Landesamtes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen“ entnommen. Für beeinträchtigte und zerstörte Biotop der Wertstufe V und IV ist die Entwicklung möglichst der gleichen Biotoptypen in gleicher Ausprägung und auf gleicher Flächengröße erforderlich. Es sind hierbei möglichst Flächen mit Biotoptypen der Wertstufe I oder II zu verwenden. Sind Biotoptypen der Wertstufe V oder IV im vom Eingriff betroffenen Raum in der entsprechenden Ausprägung mittelfristig, d. h. bis ca. 25 Jahre, nicht wieder herstellbar, vergrößert sich der Flächenbedarf im Verhältnis 1:2 bei schwer regenerierbaren Biotopen und im Verhältnis von 1:3 bei kaum oder nicht regenerierbaren Biotopen. Werden Biotoptypen der Wertstufe III zerstört oder beeinträchtigt, so genügt die Entwicklung des betroffenen Biototyps in gleicher Flächengröße. Soweit Boden beeinträchtigt wird, ist ein zusätzlicher Kompensationsbedarf erforderlich.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben hält die Planfeststellungsbehörde die Kompensation der zerstörten Siedlungsgehölze für ausreichend.

11.1.7.2.

Naturschutzvereine und private Einwender beanstanden, dass der landschaftspflegerische Begleitplan im Hinblick auf die zu betrachtende Flora und Fauna unvollständig und teilweise falsch sei. Im Einzelnen wird Folgendes vorgetragen:

11.1.7.2.1

Die avifaunistische Erfassung wurde an nur zwei Begehungstagen durchgeführt. Es wird daher eine Durchführung der Brutvogelkartierung nach gültigen Standards gefordert.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass die Hinweise zu den Vorkommen weiterer Arten, insbesondere im neu eingeleiteten Planfeststellungsverfahren berücksichtigt und bei zusätzlichen avifaunistischen Erfassungen im Frühjahr 2007 überprüft wurden. Hierbei wurde festgestellt, dass lediglich die Arten Trauerschnäpper und Beutelmeise bei den ersten beiden Erfassungsterminen nicht im Gebiet vorhanden waren. Nachweise des Eisvogels sind hingegen nicht gelungen. Brutvorkommen dieser Art sind mangels geeigneter Strukturen entlang der Okerufer im

Untersuchungsgebiet auch ausgeschlossen. Es gibt Brutvorkommen dieser Art im Bereich der nördlichen Okeraue bei Veltenhof. Da Eisvögel außerhalb der Brutzeit größere Strecken entlang von Flüssen zurücklegen können, ist das sporadische Auftreten von Nahrungsgästen dieser Art im Untersuchungsgebiet nicht auszuschließen. Dieses führt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht zu Konflikten, die notwendige Maßnahmen erfordern. Brutvorkommen des Drosselrohrsängers sind auch bei der erneuten Prüfung nicht festgestellt worden. Im Übrigen sind alle Kartierungsergebnisse im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan ergänzt. Der Nabu Braunschweig hat es in diesem Zusammenhang ausdrücklich begrüßt, dass zusätzliche Bestandsaufnahmen durchgeführt wurden und diese ihre Berücksichtigung in dem landschaftspflegerischen Begleitplan gefunden haben.

11.1.7.2.2

Nach Auffassung von Einwendern ist nicht erkennbar, mit welcher Methodik eine Amphibienkartierung durchgeführt wurde; es wird daher eine vollständige Amphibienerfassung aller Gewässer im Einzugsbereich des Vorhabens gefordert.

Hierzu ist festzustellen, dass bezüglich der Besiedlung von Amphibien alle im Untersuchungsgebiet vorhandenen Gewässer untersucht wurden. Die Gewässer wurden im Frühjahr zu Beginn der Laichzeit und im Verlauf des weiteren Frühjahrs mehrfach aufgesucht und abgekäschert. Suche nach Laich, Sichtbeobachtungen und das „Verhören“ sind die gängigen Methoden zur Erfassung von Amphibienvorkommen und sind auch hier zum Einsatz gekommen. Dabei wurde unter anderem festgestellt, dass die konkret von dem Heranrücken bis unmittelbar an die Uferstrukturen betroffenen Kleingewässer auf der Südostseite des Autobahndreiecks nur eine untergeordnete Bedeutung für diese Tiergruppe haben, da diese Gewässer zu stark beschattet sind und im späten Frühjahr und Sommer in manchen Jahren trocken fallen. Die Hauptvorkommen der meisten Amphibienarten sind in dem größeren Teich zwischen Südsee und Bahnstrecke oder den nördlich gelegenen Tümpeln zu finden und werden durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt.

Im Bereich der empfindlichen Kleingewässer westlich des Südsees wird durch eine eingezogene Stützwand im Böschungsbereich die Flächeninanspruchnahme noch weiter reduziert und der Eingriff vermindert werden. Die Anlage von Baustraßen wird auf ein absolutes Mindestmaß reduziert. Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Teilbereichen der Kleingewässer und des Südsees können zusätzliche Lärm- und Beunruhigungseffekte vermindert werden. Zudem erfolgt während der Baumaßnahme die Anlage eines Schutzzaunes. In der Regel sind die Beeinträchtigungen der Kleingewässer, Röhrichtstrukturen und bruchwaldartigen Gehölzbestände nicht wiederherstellbar bzw. nicht ausgleichbar.

Entsprechend beeinträchtigte Biotop werden großräumig durch die Anlage einer Hochstaudenflur mit Gehölzen, durch Kleingewässer und durch naturnahe Gewässerrandbereiche kompensiert (siehe Maßnahme E 14). Als weitere Maßnahme wird unmittelbar vor Baubeginn an den Gewässern, bei denen es möglicherweise zu Beeinträchtigungen von darin vorkommenden Amphibien kommen kann, der Amphibienbestand erfasst, abgefangen und in benachbarte Gewässer umgesetzt. Von Einwendern zitierte Textpassagen waren in ihrer Aussage insoweit fehlerhaft und missverständlich und wurden im Erläuterungsbericht durch den Maßnahmeträger entsprechend überarbeitet.

11.1.7.2.3

Es wird beanstandet, dass eine Fledermauskartierung nicht durchgeführt wurde; es wird insoweit eine Erfassung der Fledermäuse sowie deren Sommerquartiere, Jagdgebiete und die sie verbindenden Flugwege gefordert.

Ein großer Teil des Untersuchungsgebietes (Südsee, Parklandschaften, Verlauf der Oker, Böschungsgehölze) stellt geeignete Landschaftsstrukturen dar, die als Leitstrukturen dienen und an denen im Gebiet vorkommende Fledermäuse bevorzugt jagen. Eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Strukturen und potentiellen Jagdreviere entsteht nicht. Der gesamte Raum ist durch die vorhandene Autobahn mit ihren Auswirkungen entsprechend vorbelastet. Dennoch kommen im Gebiet Fledermäuse vor. An dieser Grundsituation wird sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nach dem Ausbau nichts ändern.

Für eine Beurteilung hinsichtlich der Auswirkungen des Umbaus des Autobahndreiecks auf das Risiko von Beeinträchtigungen der Fledermäuse durch Unfalltod aufgrund von Fahrzeugkollisionen wurden im Frühjahr 2008 weitergehende Untersuchungen hinsichtlich der Jagdstrecken von Fledermäusen im Gebiet durchgeführt. Zudem wurden weitere Begehungen des Gebietes am 8., 15. und 18. 05.2008 unter Verwendung eines Ultraschalldetektors durchgeführt. Die untersuchten Flächen liegen südlich des vorhandenen Autobahndreiecks zwischen der Ortslage Rüningen bzw. dem heutigen Verlauf der B 248 und der A 39 im Westen und der Bahnstrecke von Braunschweig nach Salzgitter im Osten. Im Süden werden die Flächen von Grünlandflächen und einer Kleingartenkolonie begrenzt. Ein zweiter Schwerpunkt lag südlich der A 39 im Bereich zwischen der Bahnstrecke im Westen und dem Südsee im Osten.

Bei den Untersuchungen in der Tageszeit von ca. 21.00 Uhr bis Mitternacht wurde ein Detektor verwendet, der gleichzeitig das gesamte Frequenzfenster von 18 bis 120 kHz auf Rufe detektiert und diese in den Bereich von 1,8 bis 12 kHz moduliert und auf einem zweiten Kanal die Feinabstimmung der Frequenz, auf der die Rufe erfolgen, ermöglicht.

Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung nutzen die beobachteten Fledermäuse auf ihren Jagdflügen hauptsächlich die linearen Strukturen entlang der Gehölze an der vorhandenen Autobahn und der Bahnlinie oder aber jagen niedrig über den offenen Wasserflächen der größeren Gewässer (Südsee, Teiche westlich davon, Oker). Vereinzelt überfliegen die Tiere auch die Autobahn oder unterqueren diese im Bereich der Brückenbauwerke. Im Bereich der größten und längsten neu zu bauenden Trassenabschnitte waren hingegen keine Fledermausaktivitäten nachweisbar. Die neue Trasse der A 39 und der so genannte Überflieger durchschneiden keine erkennbaren Wanderkorridore oder Strukturen mit besonderen Leitlinienfunktionen für Fledermäuse. Zu der bereits heute gegebenen Situation für jagende Fledermäuse im Bereich der Autobahn, die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich auch das Risiko einzelner Unfälle durch Kollisionen birgt, kommt keine erhebliche weitere Beeinträchtigung hinzu. Die Strukturen, die heute wichtige Leitlinienfunktion für die im Gebiet vorkommenden und jagenden Tiere haben, verlagern sich nach Auffassung der untersuchenden Gutachter im Zuge des Umbaus des Autobahndreiecks, ändern sich in ihrer Funktion aber nicht wesentlich. Erhebliche Beeinträchtigungen von Bereichen mit Lebensraumfunktionen für Fledermäuse, die bisher unbelastet sind, sind durch den Umbau nicht gegeben.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde führt die Umgestaltung des Autobahndreiecks somit zu keiner erheblichen Neu-Belastung der ökologischen Funktion der von dem Eingriff betroffenen Lebensstätten von Fledermäusen.

11.1.7.2.4

Soweit Einwander eine Untersuchung der potentiellen Feldhamsterhabitate fordern, ist hierzu zunächst festzustellen, dass Feldhamster ihre unterirdischen Baue auf offenen Ackerflächen oder deren Randbereichen anlegen, wo Böden aus tiefgründigen Schwarzerden oder Parabraunerden bestehen. Auch angrenzende Bereiche wie Brachen, Wegränder, Ackerräume und Böschungen gehören zum Lebensraum des Feldhamsters, der in der Regel steinige Böden, sowie Böden die weniger als 1 m tief sind, oder in denen das Grundwasser näher als 1,2 m zur Oberfläche ansteht, meidet.

Eine Auswertung der örtlichen Boden-, Grundwasser- und Nutzungsverhältnisse auf den Flächen und in der direkten Umgebung wurde bereits im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes zu diesem Bauvorhaben durchgeführt. In dem Rahmen wurde auch eine stichprobenartige Kontrollbegehung der abgeernteten Felder durchgeführt. Hamsterbaue wurde damals nicht gefunden.

Gleichwohl wurde am 06.05.2008 eine erneute systematische Begehung der von der Planung betroffenen Flächen durchgeführt. Dabei wurden alle Ackerflächen streifenförmig abgelaufen und nach wiedereröffneten Winterbauen des Feldhamsters abgesucht. Einbezogen in die Suche waren auch die Ackerrandstreifen der jeweiligen Flächen.

Nach dem Ergebnis dieser gutachtlichen Untersuchung wurden auf allen kartierten und abgesuchten Ackerstandorten im Plangebiet keine Feldhamster oder andere Hinweise auf ein Vorkommen dieser Art auf den überplanten Flächen gefunden. Nach gutachterlicher Einschätzung kann ein Vorkommen des Feldhamsters in dem fraglichen Bereich sicher ausgeschlossen werden. Weitergehende Artenschutz- und Kompensationsmaßnahmen werden bezüglich des Feldhamsters somit nicht erforderlich

11.1.7.2.5

Einwender verweisen auf einen vorhandenen Gewässerkomplex westlich des Südsees. Sie erwarten dort aufgrund des geplanten Trassenverlaufs Schattenwurf, Lärm, Licht- und Schadstoffmissionen und fordern eine systematische Untersuchung terristisch-aquarischer Organismen.

Untersuchungen bezüglich der Avifauna und der Amphibien sind auch in diesem Bereich in einem Umfang durchgeführt worden, der nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Bewertung und Einschätzung der Situation bzw. der Auswirkungen der Planung zulässt. Eine ergänzende Untersuchung zu der Libellenfauna ist 2007 durchgeführt worden. Die Ergebnisse wurden im überarbeiteten Erläuterungsbericht dargelegt. Eine geeignete Basis für eine korrekte Planung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen war durch die vorliegenden Daten und auch schon über die Wertstufe des betroffenen Biotoptyps gegeben. Durch die Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigungen/des Verlustes dieser Strukturen werden auch deren Funktionen im Naturhaushalt für die entsprechenden Artengruppen weitgehend wieder hergestellt.

11.1.7.2.6

Soweit Einwander Kenntnis darüber verlangen, welche Vogelarten Gastvögel im Bereich des Südsees sind, welche Flächen von Rastvögeln aufgesucht werden und ob sie vom Vorhaben betroffen werden, ist anzuführen, dass der Südsee für Gänse- und Entenvögel sowie alle anderen wasser gebundenen Vogelarten ein potentielles Rast- und Nahrungsgebiet darstellt. Beeinträchtigungen entstehen für den angesprochenen Bereich in seiner Funktion als Rastgebiet nicht. Es kommt nicht zu einer Erhöhung der Lärmmissionen, da im Bereich des Trassenverlaufs nördlich des Südsees

und bei der Okerquerung Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind. In den relativ weit entfernten Bereichen des Südsees wird es nur zu so geringfügigen Änderungen der Lärmsituation kommen, die gegenüber der gegenwärtigen Situation kaum wahrnehmbar sind.

11.1.7.3

Soweit Einwander eine Überarbeitung der Ausgleichsmaßnahmen A 11 und A 12 fordern, da diese Maßnahmen als Todesfalle für die Avifauna und für Fledermäuse fungierten und für den Lärmschutz ungeeignet seien, ist auszuführen, dass die Gestaltung der Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung konkretisiert wird. Im Übrigen sind die Maßnahmen nicht zum Lärmschutz, sondern zur Kompensation für den Verlust vorhandenen Straßenbegleitgrüns vorgesehen.

11.1.7.4

Ein Naturschutzverein beanstandet die besondere Betroffenheit des potentiellen Naturschutzgebietes N 47 „Feuchtbereich am Südsee“ durch eine deutliche Schattenwirkung gegen Westen aufgrund der auf hoher Ebene entlang führenden Straßentrasse. Es werden hierdurch dauerhafte Biotopveränderungen befürchtet und daher weitere Kontrollen nach Durchführung der Baumaßnahme gefordert.

Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass das Feuchtgebiet südlich bis südöstlich des geplanten Vorhabens liegt. Aufgrund der Exposition sind verstärkte Schattenwirkungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde daher nicht zu erwarten. Während der Nachmittagsstunden bzw. frühen Abendstunden sind lediglich geringe Schattenwürfe östlich der geplanten Trasse zu erwarten. Diese Bereiche werden allerdings schon jetzt durch den vorhandenen Gehölzbestand verschattet. Da somit zusätzliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sind, werden weitere Kontrollen für entbehrlich gehalten.

11.1.8 Einwendungen und Forderungen zur Freiraumplanung

Die Stadt Braunschweig beanstandet, dass in den Plänen die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion und des Landschaftsbildes nur unzulänglich thematisiert werde. Der flächenmäßige Verlust von Erholungsräumen mit mittlerer bis hoher Bedeutung werde nicht ausreichend berücksichtigt bzw. bewertet, ebenso seien zusätzliche visuelle und akustische Beeinträchtigungen nicht hinreichend thematisiert worden. Die Stadt fordert daher zusätzliche Freiräume, wie z.B. das Wasserkwerksgelände für den Verlust an Erholungsflächen neu zu erschließen. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf einen vorhandenen Trampelpfad östlich der Eisenbahntrasse unter den Bauwerken BSW 4 und BSW 5, der zur Ergänzung des Wegenetzes und zur Anbindung weiterer Freiräume auf eine Breite von mindestens 2m unter dem Bauwerk BSW 5 ausgebaut werden sollte. Im Weiteren wird für die Bewertung der visuellen Beeinträchtigung der Nachweis einer 3-D-Fotosumultation für erforderlich gehalten.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass der landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sehr wohl erkennt und sich in Unterl. 12.1, Kap. 4.7.2 in hinreichender Weise hiermit auseinandersetzt.

setzt. Die Beeinträchtigung der Landschaftsbild- und Erholungsfunktionen können eingriffsnah gemindert werden bzw. werden im Zusammenhang mit Gestaltungs- Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen für die Beeinträchtigung anderer Naturgüter (insbesondere Biotope, Pflanzen, Tiere, Boden) multifunktional kompensiert. Es ist in diesem Zusammenhang auch darauf zu verweisen, dass der LBP im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde aufgestellt wurde. Basierend auf der Bestandserfassung im Gelände und – außerhalb des Untersuchungsraumes – auf der Auswertung von Luftbildern, wurden alle vorhandenen und geplanten Elemente im betroffenen Landschaftsraum aufgenommen und dargestellt, die aufgrund ihrer Höhe und Struktur zu einer Sichtverschattung führen. Hierbei handelt es sich überwiegend um Alleeen, Baumreihen, Feldgehölze, Wälder und Gebäude. Bei der Darstellung und Bewertung der Landschaftsbildeinheiten wurde deren Empfindlichkeit gegenüber dem straßenbedingten Eingriff festgesetzt. Die Tatsache, dass es sich bei der vorliegenden Planung in weiten Teilen grundsätzlich um einen Umbau handelt sowie vorhandene Vorbelastungen wurden dabei berücksichtigt. Die Landschaftsbildqualitäten der abgegrenzten Landschaftsbildeinheiten sind in der Unterl. 12.1, Tabelle 21 hinreichend dargestellt, im Anhörungsverfahren hat es hierzu keine Beanstandungen ergeben.

Entsprechend der Unterl. 12.3 stehen dem erforderlichen Kompensationsbedarf Maßnahmen in einem Umfang von ca. 28,5 ha gegenüber. Zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen wären bereit zu stellen, wenn der Kompensationsflächenbedarf für die Eingriffe in das Landschaftsbild höher ist als der für die Eingriffe in ökologische Funktionen und Werte. Dieses ist hier jedoch nicht der Fall.

Bezüglich der akustischen Beeinträchtigungen ist zunächst festzustellen, dass bereits jetzt der Schwellenwert von 49 dB(A) in Teilen des Naherholungsgebiets Südsee überschritten wird. Entsprechend der der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Lärmkarten der Pegeldifferenzen zwischen der Lärmprognose mit Ausbau unter Berücksichtigung aller Lärmschutzmaßnahmen und der Lärmprognose ohne Ausbau ist erkennbar, dass lediglich im unmittelbaren Randbereich der Straße sowie im Bereich westlich und südlich der Bahnlinie mit einer Erhöhung bis 6 dB(A), kleinflächig bis 10 dB(A), zu rechnen ist. In den anderen, weit überwiegenden Bereichen werden sich die geplanten Lärmschutzmaßnahmen positiv auf die Gesamtsituation auswirken und die Lärmmissionen teils deutlich reduzieren.

Die geforderte Erschließung weiterer Freiräume in dem Bereich nördlich der A 39 ist nicht Gegenstand des Kompensationskonzeptes des Antragstellers.

Die geforderte Freihaltung des Naturpfades ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus naturschutzrechtlicher Sicht auch nicht zwingend geboten. Gleichwohl ist die Möglichkeit gegeben, dass unter dem neuen Brückenbauwerk BSW 5 durch die Stadt eine Wegeverbindung mit einer Breite von ca. 2 m angelegt werden bzw. sich entwickeln kann. Der Stadt ist es damit nach wie vor ermöglicht, in eigener Zuständigkeit ihr geplantes Wegekonzept weiter zu verfolgen bzw. zu verwirklichen. Allerdings kann dem Maßnahmeträger nicht ohne Rechtsgrundlage auferlegt werden, die Kosten für die Errichtung eines Sicherheitszaunes/-geländers zu tragen, da eine offizielle Wegeverbindung bisher nicht vorlag und es sich auch bei dem Freizeitwegekonzept der Stadt nicht um eine verfestigte, abgesicherte Planung handelt.

Soweit zur Beurteilung der visuellen Beeinträchtigung eine 3-D-Fotosimulation gefordert wird, wird zur Begründung der Ablehnung auf Ziff. 7.2 dieses Beschlusses verwiesen.

11.2. Artenschutz

Das Vorhaben wird auch den Anforderungen des Artenschutzes gerecht.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es untersagt, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbietet es, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören.

Für – wie hier (siehe Ausführungen zu Ziffer 11.1) – nach § 19 BNatSchG (= §§ 7-12 NNatG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und FFH-geschützte Tierarten gilt dies nach § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Nach den fachlich nicht zu beanstandenden Feststellungen der artenschutzrechtlichen Ausführungen (Unterl. 12.1, Ziff. 4.3.4) kommen die in der Tabelle 27 dieser Unterlage aufgeführten streng und besonders geschützten Vogelarten auf den Flächen vor, die bau- oder anlagebedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. ihr Vorkommen kann dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Bauausführung kann es zu Störungen dieser Arten an ihren Brutplätzen durch Lärm und Beunruhigung, aber auch zu direkten Beeinträchtigungen (Zerstörungen) der Brutplätze der vorgenannten Arten durch Überbauung kommen.

Hierdurch kommt es jedoch bei keiner Art zu erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der lokalen oder sogar der übergeordneten Population. Die Störungen führen nicht zu einem Verlust einzelner Individuen der Arten, und es verbleiben innerhalb des Gebietes ausreichende Strukturen als Lebensraum bzw. es wird auch zukünftig geeigneter Ausweichlebensraum in unmittelbarer Umgebung zur Verfügung stehen. Alle Arten können in entsprechend geeignete und ungestörte Bereiche erfolgreich ausweichen.

Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Die Verbotstatbestände der §§ 42 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG sind hier deshalb nicht einschlägig.

Für die im Untersuchungsgebiet festgestellten Amphibienarten Teichmolch, Erdkröte, Gras- und Teichfrosch kommt es durch Verfüllung und Überbauung eines kleinen Teilbereiches eines Kleingewässers und eines Grabenabschnittes, die beide unregelmäßig Wasser führen und in manchen Jahren im Sommer auch ganz trocken fallen, für wenige Individuen dieser Arten zu Lebensraumverlust. Die Hauptpopulationen dieser Arten sind im Untersuchungsgebiet an anderen, unbeeinträchtigten Gewässern vorhanden, so dass es auch hier nicht zu Beeinträchtigungen der lokalen oder der Gesamtpopulation kommt.

Auch hier wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt.

Auch für die Amphibien sind damit die Verbotstatbestände der §§ 42 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG nicht einschlägig.

Die in den Gewässern vorhandenen Tiere der vorgenannten Amphibienarten werden unmittelbar vor Baubeginn in benachbarte Gewässer umgesiedelt (vgl. Ziffer 2.12). Darin ist jedoch ein Verstoß gegen das Zugriffsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht zu erblicken, da es sich hier um „andere besonders geschützte Arten“ i.S.d. § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG handelt und das Umsiedeln zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens erfolgt.

Für den nur in nicht direkt von Überbauung betroffenen Tümpeln im Norden des Plangebietes nachgewiesenen streng geschützten Kammolch ist keine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population zu erwarten, bzw. die im Gebiet vorhandenen Lebensräume erfüllen ihre ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin.

Die im Gebiet vorhandenen Libellen unterfallen ebenfalls nicht den vorgenannten Zugriffsverboten.

Nach der FFH-Richtlinie geschützte Arten kommen im Gebiet nicht vor.

Es handelt sich hier vielmehr um „andere besonders geschützte Arten“ i.S.d. § 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG, und die hiermit im Zusammenhang stehenden Zugriffe geschehen zur Durchführung des nach § 19 BNatSchG zulässigen Vorhabens.

Was schließlich die im Bereich des Vorhabens vorkommenden Fledermäuse anbelangt, so bleiben in der Umgebung ausreichend als Lebensraum geeignete Biotope erhalten, und die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten der Arten im räumlichen Zusammenhang kann auch weiterhin erfüllt werden (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Es werden keine Fledermäuse getötet, verletzt oder gefangen, es sind keine Sommer- oder sogar Winterquartiere betroffen, und alle im Gebiet fliegenden Individuen haben die Möglichkeit, in geeignete und ungestörte Bereiche auszuweichen.

Auch für die Fledermäuse liegen deshalb vorliegend Verstöße gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote nicht vor.

11.3 Biotopschutz

Wie dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterl. 12) zu entnehmen ist, wird das Umbauvorhaben auch Flächen in Anspruch nehmen, die die Qualität von besonders geschützten Biotopen (§ 28 a/b NNatG) aufweisen.

Alle Handlungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen dieser Biotope führen, sind grundsätzlich verboten. Vorliegend sind jedoch die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung nach § 28a Abs. 5 NNatG gegeben. Überwiegende Gründe des Allgemeinwohls bzw. des öffentlichen Interesses erfordern die schädigenden Handlungen (vgl. die Ausführungen unter Ziffer 8); auf die erteilte Ausnahmegenehmigung in Ziff. 3.2 wird insoweit verwiesen.

Als naturschutzrechtlicher Ausgleich für den Verlust der Biotope gem. § 28a Abs. 5 Ziff. 2 Halbsatz 2 NNatG ist die Anlage von Kleingewässern und naturnahen Gewässerrandbereichen vorgesehen (vgl. die planfestgestellte Ersatzmaßnahme E 15).

12. Umweltverträglichkeitsprüfung

12.1 Zusammenfassende Darstellung

Für den Neubau bzw. die Änderung einer Bundesfernstraße ist nach Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 c UVPG i. V. m. §§ 2 u. 3 ff. UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat insoweit die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt und insbesondere eine allgemein verständliche nicht technische Zusammenfassung gem. § 6 UVPG vorgelegt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 a Fernstraßengesetz bzw. nach § 73 Abs. 3 VwVfG. Die Darstellungen in den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht und im landschaftspflegerischen Begleitplan soweit die allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG (Unterlagen 1, 12.1 und 1 a der Planunterlagen) reichen aus, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu beurteilen.

Nach dem UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter darzustellen (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gem. § 11 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten, wobei die behördlichen Stellungnahmen und die Äußerungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen sind. Nach § 11 letzter Satz UVPG kann die zusammenfassende Darstellung in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Als zusammenfassende Darstellung wird hier die Unterlage 1 a „Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG“ übernommen.

Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzvereine, von Hinweisen und Einwendungen Dritter sind durch das Vorhaben folgende, für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten.

12.2 Menschen

Den Wohnsiedlungen, Gemeinbedarfsflächen und Grünanlagen einschließlich der Garten- und Sportanlagen im Freiraum kommt eine hohe Bedeutung hinsichtlich der siedlungsnahen Erholung zu. Die betroffenen Gebiete haben im Zusammenhang mit ihrer engen räumlichen Lage zu einem städtischen Ballungsraum eine gewichtige Funktion für die Feierabend- und Wochenenderholung. Anziehungspunkte für die Erholung liegen vor allem im Bereich des Südsees, des Kennelbades und des MTV-Sportgeländes. Die besondere Bedeutung des Südsees, des Richmond-Parks und seiner Randbereiche wird dabei durch die geplante Ausweisung als Vorranggebiet für Erholung des Regionalen Raumordnungsprogrammes für den Großraum Braunschweig (2007) besonders gewürdigt.

Maßgebliche Vorbelastungen der Siedlungs- und Erholungsflächen entstehen durch verkehrsbedingte Lärmbelastungen. So werden im Bereich Rünigen ohne Lärmschutzmaßnahmen, z. B. am Immissionsort 5 maximale Beurteilungspegel von 72 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts, im Bereich Gartenstadt am Immissionsort 103 max. 71 dB(A) tags und 67 dB(A) nachts und am Immissionsort 502 im Bereich des Südsees max. 68 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts erwartet. Beur-

teilungsrelevante Lärmkonturen überdecken bereits jetzt weitere Bereiche der erholungsrelevanten Strukturen im Bereich Südsee und Oker.

Zur Reduzierung der Grenzwertüberschreitungen ist auf der A 39 durchgehend eine offenporige Fahrbahnoberfläche mit einem Korrekturwert von -5 dB(A) vorgesehen. Weiterhin sind Lärmschutzwände und -wälle an verschiedenen Richtungsfahrbahnen und Rampen in einer Höhe zwischen 3 m und 7 m sowie an allen Gebäuden, an denen die Grenzwerte trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen weiterhin überschritten werden, zusätzlich passiver Lärmschutz geplant. Eine Erhöhung der Lärmpegel im Vergleich zum Ist-Zustand ist nicht zu prognostizieren. Zusätzlich bestehen derzeit verkehrsbedingte Schadstoffbelastungen, die die Qualität der Erholungseignung mindern. Entsprechend des vorgelegten Luftschadstoffgutachtens sind im Bereich von Rünigen und am Autobahndreieck Braunschweig-Südwest an der bestehenden, nächstgelegenen Bebauung verringerte und nördlich des Autobahndreiecks an der A 391 mit dem Prognose-Null-Fall vergleichbare NO₂-Immissionen zu erwarten. Die NO₂-Belastungen (Jahresmittelwerte) sind im Planzustand an der bestehenden Bebauung entlang den Straßen in Bezug auf den Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als leicht erhöht bis erhöht zu bezeichnen. Diese Beurteilung trifft auch auf die PM₁₀-Kurzzeitbelastung zu.

12.3 Tiere, Pflanzen, Biotope

Bau- und anlagebedingt sind u. a. Verluste von Baum- und Strauchhecken, Siedlungs- und Feldgehölzen, Gras- und Staudenflur, Weidengebüsch sowie Wald zu erwarten. Durch Schadstoffeinträge sowie Licht und allgemeine Beunruhigungseffekte sind Neubelastungen westlich des Südsees sowie Beeinträchtigungen von Gehölzen während des Baubetriebes wahrscheinlich.

Durch den Verlust von geschützten Biotopen, wie Kleingewässer, Erlen- und Birkenbruchwald, Röhrrieten und Weidengebüschen gehen bedeutende Strukturen für Tiere und Pflanzen verloren, wobei einige Arten der Amphibien, Libellen und Vögel betroffen sind.

Westlich der Bahnanlage wird eine halbruderale Gras- und Staudenflur mit Bedeutung für Heuschrecken, Tagfalter u. a. Wirbellose in Anspruch genommen. Erhebliche Beeinträchtigungen für Arten dieser Tiergruppen sind damit jedoch nicht verbunden. Als erheblich ist jedoch der Verlust von trassenbegleitenden Gehölzstrukturen entsprechend ihrer Ausprägung bzw. dem Bestandsalter anzusehen, da sie für die Avifauna Lebensraum, Schutz- und Vernetzungsfunktionen übernehmen. Für störungsempfindliche Arten ist grundsätzlich von einer Beeinträchtigung der Habitatqualität auszugehen, wobei sich die geplanten Lärmschutzmaßnahmen positiv auf die Gesamtsituation auswirken bzw. zu einer Verbesserung der derzeitigen Situation beitragen.

12.4 Boden

Baubedingt kommt es zu Beeinträchtigungen durch die Inanspruchnahme von Arbeitsstreifen sowie Flächen für Boden- und Materialablagerung sowie zu Bodenverdichtungen durch den Fahrzeug- und Maschineneinsatz. Baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht erheblich und nicht nachhaltig, da auf den betroffenen Flächen mindestens der Ausgangszustand wieder hergestellt wird.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen ergeben sich durch eine Flächenversiegelung von ca. 6 ha für den Ausbau der Trasse sowie Parkplätze und Zuwegungen. Zusätzlich kommt es zu Überbauungen durch die Anlage von Regenrückhalte- und Versickerungsbecken, Lärmschutzwällen und die Überbauung von Böschungen.

Durch den Umbau des Autobahndreiecks kommt es betriebsbedingt zu einer Neubelastung bisher nicht oder wenig belasteter Bereiche durch Schadstoffeinträge. Im Bereich der empfindlichen Gewässerstrukturen einschließlich der Randbereiche westlich des Südsees weist der Boden eine besondere Bedeutung auf; hier sind Neubelastungen bisher weniger belasteter Bereiche durch Schadstoffeinträge zu erwarten. In den auf sechs Spuren auszubauenden Bereichen der A 39 ist eine Verschiebung der bestehenden Immissionsbelastungen zu erwarten. Durch eine Erhöhung der Verkehrsintensität ist von einer Erhöhung der Beeinträchtigungen auszugehen. Allerdings nimmt die intensitätsschädigende Einwirkung aller Parameter mit zunehmender Entfernung von der Straße ab.

12.5 Wasser

Durch die eintretenden Bodenverdichtungen werden der Oberflächenabfluss bzw. die Verdunstungsrate erhöht. Mit Zuge der Gewässerquerungen von Oker und Fuhsekanal sowie im Bereich der Kleingewässer westlich des Südsees, sind Beeinträchtigungen der Gewässer durch Schadstoffeinträge möglich. Während der Bauphase können Beeinträchtigungen auch durch Immissionen von Fahrzeugen und durch mögliche Einträge über Baustellenabwässer oder durch Leckagen von Fahrzeugen und Geräten erfolgen.

Versiegelungen und Verdichtungen reduzieren die Infiltration des Niederschlagswassers in den Boden; auch wird die Grundwasserneubildungsrate reduziert. Die umfangreiche Flächenversiegelung führt zwar zu einer Erhöhung der Oberflächenabflüsse, durch die Einleitung in Regenrückhaltebecken und gleichzeitiger gedrosselter Abgabe in die Vorfluter erfolgen jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen der Fließgewässer durch veränderte Abflussmengen. Durch den Umbau des Autobahndreiecks und die damit verbundene Neuanlage von Straßen, Böschungen und Entwässerungseinrichtungen ist eine Überbauung von Kleingewässern südwestlich des Südsees unvermeidlich; zusätzlich wird der Fuhsekanal auf einer Länge von ca. 20 m überbaut. Der Verlust von Retentionsraum im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet wird durch die Anlage von Regenrückhaltebecken und der damit vorhandenen verzögerten Einleitung von Oberflächenwasser vermindert.

Die kontrollierte Entwässerung sowie die Anlage von Regenrückhaltebecken mit Leichtstoffabscheidern und Absetzbecken haben eine Reduzierung der vorhandenen und neu hinzukommenden Schadstoffbeeinträchtigungen, insbesondere für das Fließgewässer Oker sowie das Grundwasser zur Folge.

12.6 Klima/Luft

Der Straßenausbau bedingt durch den Verlust von Vegetation mit Ausgleichs- und Pufferfunktion, Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Verhältnisse im Landschaftsraum sowie eine Erhöhung der Wirksamkeit von Immissionen in den angrenzenden Bereichen an der A 39 und westlich des Südsees, da entsprechende Schutzfunktionen der Vegetation verloren gehen.

Durch den Gehölzverlust gehen Flächen mit Frischluftproduktion- und Filterproduktion verloren, die einen erheblichen Einfluss, insbesondere auf partikelförmige Immissionen im Nahbereich der Straßen aufweisen. Es gehen Freiräume verloren, die für den Temperatenausgleich und die Kaltluftproduktion wichtig sind. Veränderungen durch Flächenversiegelung und Geländemodellierungen bedingen Modifikationen der Einstrahlungs- und Beschattungsverhältnisse sowie Veränderungen in der Verdunstungsrate und des Temperaturganges.

An der nächstgelegenen Bebauung zur Anschlussstelle Braunschweig-Rüningen, südlich der Anschlussstelle und den Bereich der Ortslage Rüningen wird der Grenzwert nicht erreicht und nicht überschritten. Es ergeben sich gegenüber dem Prognose-Null-Fall im Bereich von Rüningen und am Autobahndreieck Braunschweig-Südwest an der bestehenden, nächstgelegenen Bebauung verringerte und nördlich des Autobahndreiecks an der A 391 mit dem Prognosefall vergleichbare NO₂-Immissionen.

Als leicht erhöht bis erhöht und vereinzelt mit geringen Überschreitungen sind ebenfalls die PM₁₀-Kurzzeitbelastungen zu bewerten. Nach Einschätzung der Gutachter ist die Planung aus lufthygienischer Sicht letztlich jedoch nicht abzulehnen. Vielmehr wird sie hinsichtlich der Verringerung der Luftschadstoffbelastung an innerörtlichen Straßenabschnitten und an Teilen der nächstgelegenen Bebauung begrüßt.

12.7 Landschaftsbild

Die Bautätigkeit bewirkt eine zeitlich begrenzte visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie eine Einschränkung der Erholungseignung der Landschaft. Zudem kommt es im Bereich der Oker zu Unterbrechungen erholungsrelevanter Wegeverbindungen.

Anlagebedingt verstärkt die Verbreiterung der Autobahn im Zusammenhang mit dem Verlust von Gehölzen mit Einbindungsfunktion die anthropogene Überformung der Landschaft. Der Umbau des Autobahndreiecks bewirkt im Bereich der weit einsichtbaren Ackerflächen nördlich von Rüningen als erheblich einzustufende Beeinträchtigungen. Es werden Sichtbeziehungen und frei zugängliche Strukturen unterbrochen. Im Bereich westlich des Südsees führt die Baumaßnahme zu einer vollständigen Umgestaltung des Landschaftsbildes; Flächen mit sehr hoher Vielfalt, Natürlichkeit und Eigenart gehen in Teilbereichen verloren. Zusätzlich tragen zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes die Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände aber auch die Neuanlage von Lärmschutzwällen- und wänden bei.

Betriebsbedingt ist die Beeinträchtigung von landschaftsbezogener Erholung durch die ausbauabhängige Zunahme des Verkehrslärms, insbesondere im Bereich Rüningen, Gartenstadt, Südsee und Merverode erhöht.

12.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Durch den Ausbau des Autobahndreiecks sind kulturhistorisch bedeutsame Objekte nicht betroffen.

12.9 Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Auf die wechselseitige Beeinflussung der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter ist, soweit erforderlich, bei der Darstellung der Auswirkungen unter Ziff. 12.1 bis 12.8 dieses Beschlusses, hingewiesen worden.

Die Flächenversiegelung bedingt zum einen den vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen, hat aber auch Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt durch die Verminderung der Grundwasserneubildungsrate sowie den Oberflächenwasserabfluss. Landschaftsbildstrukturen und Erholungsfunktionen gehen durch den Verlust von Biotopkomplexen mit besonderer Bedeutung verloren. Durch die gegenseitige Abhängigkeit der Vegetation und die abiotischen Standortverhältnisse gehen durch den Verlust von Biotopstrukturen neben Bodenschutz- sowie klimatische Ausgleichsfunktionen auch Lebensraumfunktionen für an diesem Standort gebundene Arten verloren. Weitere Hinweise auf nachteilige Wechselwirkungen über die dargestellten Auswirkungen hinaus, haben sich weder ergeben, noch sind solche erkennbar. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich einzelne Wirkfaktoren zu weiteren Umweltbeeinträchtigungen potenzieren.

12.10 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt einzelfallbezogen auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze (gesetzliche Umweltauflagen) auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt.

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens einschließlich ihrer Wechselwirkungen nimmt die Planfeststellungsbehörde die Bewertung gem. § 12 UVPG vor. Als Maßstab für diese Bewertung werden die fachrechtlichen Zulassungsnormen herangezogen. Die Bewertung berücksichtigt daher die in den entsprechenden Fachkapiteln enthaltene Bewertung der jeweiligen Auswirkungen. Aufgrund einer Vielzahl von Überschreitungen der Lärmimmissionsgrenzwerte sind neben einer offenporigen Fahrbahnoberfläche im Baustreckenbereich der A 39 Lärmschutzwälle- und wände in einer Höhe zwischen 3 m und 7 m vorgesehen. An allen Gebäudeseiten, an denen die Grenzwerte trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen weiterhin überschritten werden, ist zusätzlich passiver Lärmschutz festgestellt. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden sich positiv auf die Gesamtsituation auswirken bzw. den Ist-Zustand nicht verschlechtern. Aus lufthygienischer Sicht und bezogen auf die jeweiligen Beurteilungswerte ist die Planung nicht abzulehnen, vielmehr ergibt sich aufgrund einer Verringerung der Schadstoffbelastung an innerörtlichen Straßenabschnitten vielfach eine Verbesserung der Schadstoffsituation.

Beeinträchtigungen von Biotopen/Tieren und Pflanzen durch den Verlust von trassenbegleitenden Gehölzen und Einzelbäumen können durch die Neubepflanzungen der Böschungen und der Pflanzungen von Einzelbäumen bzw. Baumreihen ausgeglichen werden. Diese Maßnahme erfüllt gleichzeitig auch Immissions- und Landschaftsbildfunktionen. Der Verlust von § 28 a NNatG-Biotopen wird durch die Anlage einer Hochstaudenflur mit Gehölzen, Kleingewässern und naturnahen Gewässerrandbereichen hinreichend kompensiert. Ebenfalls ist eine Kompensation von beeinträchtigten Bodenfunktionen grundsätzlich möglich.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Grundwassers durch den Verlust aktiver Infiltrationsfläche sowie durch Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate werden im Rahmen der Kompensation für die Bestandteile des Naturhaushaltes Biotope/Pflanzen und Boden berücksich-

tigt. Auch die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima/Luft und Landschaftsbild können durch Kompensationsmaßnahmen bzw. Gestaltungsmaßnahmen hinreichend ausgeglichen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nur noch in einzelnen Teilbereichen zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Durch die von der Planfeststellungsbehörde auferlegten naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden diese Beeinträchtigungen in vollem Umfang kompensiert. Dies wird bei der Bewertung der Umweltauswirkungen berücksichtigt.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG waren insgesamt in die Abwägung nach § 17 FStrG einzustellen. Das Ergebnis der Gesamtabwägung nach § 11 NNatG und § 17 FStrG ist in der allgemeinen Begründung unter Ziff. 7 dieses Beschlusses dargestellt. Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens begründen könnten.

12.11 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Naturschutzvereine und private Einwender beanstanden, dass die Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 3c UVPG ergeben habe, dass eine UVP nicht erforderlich sei. Sie fordern die Durchführung einer UVP unter Einbeziehung der Lärm- und Schadstoffsituation.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass in dem am 15.10.2007 eingestellten Planfeststellungsverfahren zum Umbau der Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest eine UVP nicht durchgeführt wurde, dieses Verfahren jedoch gerade auch aufgrund einer fehlenden UVP eingestellt worden ist. In dem neu eingeleiteten Verfahren hat der Vorhabensträger jedoch, wie auch bereits unter Ziff. 12.1 dieses Beschlusses aufgeführt, die erforderlichen UVP-Unterlagen erstellt und insbesondere eine allgemeinverständliche nicht technische Zusammenfassung gem. § 6 UVPG vorgelegt. Diese Unterlagen haben auch nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Die einzelnen Schutzgüter, insbesondere die Lärm- und Schadstoffbelastungen für das Schutzgut „Mensch“ werden unter Ziff. 12.2 ff. dargestellt und insgesamt gem. § 12 UVPG bewertet. Auf die entsprechenden Ausführungen ab Ziff. 12.2 wird insoweit verwiesen.

Der von den Einwendern erhobene Forderung zur Durchführung einer UVP unter Betrachtung auch des Schutzgutes „Mensch“ ist somit entsprochen worden.

13 Unmittelbare Grundstücksbetroffenheiten

13.1

Allgemeine Einwendungen zu Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit

Träger öffentlicher Belange und landwirtschaftliche Verbände beanstanden, dass landwirtschaftliche Nutzflächen in einem erheblichen Umfang in Anspruch genommen werden und den landwirtschaftlichen Betrieben in den letzten Jahren bereits durch verschiedene andere Infrastrukturplanungen landwirtschaftliche Nutzfläche entzogen wurde. Sie fordern daher die Ersatzmaßnahmen durch eine Ersatzzahlung gem. § 12b NNatG abzulösen, sie fordern weiter die Gestellung von Ersatzland für einen landwirtschaftlichen Einzelbetrieb.

Die Abdeckung eines Teils der erforderlichen Kompensation durch Ersatzzahlungen kommt vorliegend nicht in Betracht. Die Zahlung von Ersatzgeld setzt nach § 12 b NNatG voraus, dass die Ersatzmaßnahmen rechtlich oder tatsächlich nicht möglich oder ökologisch nicht sinnvoll sind. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben, weil ausreichende Möglichkeiten gegeben sind, die Kompensation über entsprechende Maßnahmen im Gebiet zu erreichen.

Bezüglich der Forderung, Ersatzland für einen landwirtschaftlichen Einzelbetrieb zu stellen, wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziff. 13.3.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Soweit von Vertretern der Landwirtschaft gefordert wird, Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. Bewirtschaftungerschwernisse für eine ordnungsgemäße Gewässerunterhaltung auszuschließen, wird auf die dem Maßnahmeträger auferlegten Auflagen in den Ziff. 2.7 und 2.8 verwiesen. Damit ist gewährleistet, dass in Abstimmung mit den Bewirtschaftern landwirtschaftlicher Flächen, Felddrainagen beachtet und die Gewässerunterhaltung nicht erschwert wird.

Bezüglich der ebenfalls geforderten Verlegung einer landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahme südöstlich der A 391 aufgrund der nur noch bedingten Bewirtschaftung der verbleibenden Restfläche ist auf folgendes hinzuweisen:

Die angesprochene Grünlandfläche, Flurstück 120/56, Flur 5, Gem. Rünigen liegt südlich der geplanten Ersatzmaßnahmen E 14 und E 15 und ist nicht als Kompensationsfläche vorgesehen, da diese Fläche als okernahes Grünland bereits eine hohe ökologische Wertigkeit aufweist und zudem als eigenes Flurstück über eine Zufahrt der Straße „Zollkamp“ erschlossen ist. Ob diese „Restfläche“ vom Maßnahmeträger erworben wird, bleibt jedoch den privatrechtlichen Grunderwerbsverhandlungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

13.2

Wertminderung von Immobilien und Grundstücken

In einer Vielzahl von Einwendungen, sowohl individuellen als auch in Musterschreiben sowie ergänzend im Erörterungstermin wird vorgetragen, dass der Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest zu einem Wertverlust von Immobilien wegen Verlärmung und sonstiger Umwelteinwirkungen, aufgrund eingeschränkter Erholungsfunktion des Wohnumfeldes, wegen Wohnwertminderung sowie durch gestiegene Abgasbelastung führt. Die Einwender beantragen für Wertminderungen ihrer Immobilien einen entsprechenden Ausgleich.

Hierzu stellt die Planfeststellungsbehörde fest:

Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung sind die Möglichkeiten ausgeschöpft worden, die Belastungen durch Lärm und andere Immissionen auch unterhalb der Erheblichkeitsschwelle zu minimieren.

Soweit verschiedene Einwender einen Ausgleich für die Differenz zwischen dem aktuellen Marktwert ihres Grundstücks und einem angenommenen höheren Wert, den das Grundstück ohne den Umbau des Autobahndreiecks hätte, fordern, geht die Planfeststellungsbehörde durchaus davon aus, dass sich Lärm grundsätzlich auf Wohnimmobilien wertmindernd auswirken kann. Immobilienpreise hängen jedoch generell von einer Vielzahl von Einflussfaktoren ab, wobei eine ungünsti-

ge Wertbeurteilung hinsichtlich der Lage zum Autobahndreieck statistisch nicht belegt werden kann. Die Preisbildung für ein Grundstück erfolgt immer aufgrund eines Bündels von Motiven, sowohl auf der Seite des Käufers als auch auf der Seite des Verkäufers, wobei neben Umweltbedingungen wie der Lärmbelastigung, auch die konkreten Vor- und Nachteile des Grundstücks selbst und die persönlichen Umstände der Beteiligten eine große Rolle spielen. Die Befürchtung zukünftigen Verkehrslärms ist demnach ein Faktor bei der Preisbildung, dessen Auswirkung im Einzelfall kaum zu bemessen ist.

Für mögliche Wertverluste wird daher im Allgemeinen nach der bisherigen Rechtsprechung kein Ausgleich gewährt.

Selbst wenn die Wertminderung einem staatlichen Verhalten ursächlich zugerechnet werden kann, ist es nicht durch Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geboten, dass sie ausgeglichen werden muss. Es gibt keinen Rechtssatz des Inhalts, dass staatliche Maßnahmen, die auf der Seite privater Betroffener mit Grundstückswertminderungen verbunden sind, unterbleiben müssen. Der Gesetzgeber verhält sich verfassungsgemäß auch dann, wenn er an enttäuschte wirtschaftliche Erwartungen keine Rechtsfolgen knüpft. Er muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Hat eine Planung, die den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, Wertminderung zur Folge, so hat dies der Betroffene als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen.

Die erwarteten Grundstückswertminderungen sind, sofern sie denn tatsächlich eintreten, durch das Ausbauvorhaben gerechtfertigt. Die Gründe des Allgemeinwohls überwiegen die privaten Interessen der Grundstückseigentümer. Eine Wertminderung ist kein entschädigungspflichtiger Eingriff in das Grundeigentum. Sie bewegt sich im Rahmen der marktüblichen Schwankungen der Bewertung eines Grundstücks, insbesondere bei einem allgemein sinkenden Preisniveau. Für den Fall der Vermietung von Grundeigentum hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass der Eigentümer als Vermieter ebenso wenig einen Anspruch darauf hat, aus der Mietwohnung größtmögliche Rendite zu ziehen, wie er bei jedwedem wirtschaftlichen Nachteil einen Anspruch auf Räumung hat. Die Nutzung der Chancen wie Risiken der Verwertung des Grundeigentums liegt in der Sphäre des Grundeigentümers.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf Haus- und Grundstückspreise nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht als eigenständiger Posten in die Abwägung einzustellen sind.

13.3 Individuelle Einwendungen von direkt Grundstücksbetroffenen

13.3.1

Die Einwanderin spricht sich gegen den Ausbau der in der Kleingartenanlage Füllerkamp geplanten Erschließungsstraßen zu dem Kleingartenverein Kennelblick und Moorland – West aus, da es neben der Lärmbelastigung durch die Bahn zu weiteren Lärmbelastigungen von der Straße aus kommt. Zudem würde die Inanspruchnahme ihrer Grünfläche den Verlust von wertvollen Pflanzen bedeuten. Sie hält den Ausbau der Straße als Zufahrt zu den Gartenvereinen für nicht hinnehmbar und sieht den Ausbau der bereits vorhandenen Straße zum Parkplatz Kennelblick als sinnvollste Lösung an.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wird bzw. sie sich nicht erledigt haben.

Zur optimalen Verteilung der Verkehre innerhalb des Kleingartengebietes Füllerkamp und mit dem Ziel einer möglichst geringen Beeinträchtigung jedes einzelnen Anwohners wurde auch auf Forderung der Interessengemeinschaft Füllerkamp und mit Einverständnis der von der Planung betroffenen Grundeigentümer die ursprüngliche Planung geändert. Es ist nunmehr vorgesehen, alle drei Straßen im Kleingartengebiet als Stadtstraßen in einer Breite von 5,50 m zuzüglich einer Bankettbreite von 0,5 m auf jeder Seite auszubauen. Als Unterhaltungspflichtiger ist zukünftig die Stadt Braunschweig vorgesehen, der dann auch die Verkehrssicherungspflicht obliegt. Damit ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Belangen der Anwohner des Kleingartengebietes Füllerkamp im Allgemeinen, aber auch den Belangen der Einwenderin entsprochen. Da die Entwässerung der Fahrbahn durch eine Versickerung über eine belebte Oberbodenschicht in 2,0 m breiten Tiefbeeten erfolgt, ist hierdurch gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsberuhigung gewährleistet.

Das Grundstück der Einwenderin in der jetzigen Größe zu belassen und in den Straßenraum hineinragen zu lassen ist hingegen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Im Übrigen ist es erforderlich zur Unterhaltung der Straßen durch die Stadt Braunschweig diese auch mit größeren Fahrzeugen (Straßenreinigung, Müllabfuhr etc.) befahren zu können. Auch dieses schließt aus, ein Grundstück in den Straßenraum hineinragen zu lassen.

Im Übrigen ist festzustellen, dass sich die Einwenderin am 08.04.2008 schriftlich mit der Inanspruchnahme ihrer Eigentumsfläche und dem Erschließungskonzept einverstanden erklärt hat.

13.3.2

Die Einwender fordern für die Inanspruchnahme von landwirtschaftlicher Nutzfläche Ersatzland und beanstanden, dass die landwirtschaftliche Nutzung aufgrund des unglücklichen Zuschnitts der Flächeninanspruchnahme beeinträchtigt werde.

Die Einwendungen sind verfristet und daher unzulässig.

Entsprechend der ortsüblichen Bekanntmachung für die Umbaumaßnahme konnte jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, bis spätestens zum 12.12.2007 bei der Stadt Braunschweig oder bei der Planfeststellungsbehörde Einwendungen gegen den Plan erheben.

Gem. § 17a Abs. 7 FStrG sind Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist vom Verfahren ausgeschlossen. Hierauf wurde in der ortsüblichen Bekanntmachung, die am 24.10.2007 in der Braunschweiger Zeitung veröffentlicht wurde, unter Ziff. 1 Abs. 3 ausdrücklich hingewiesen.

Das Einwendungsschreiben vom 10.12.2007 ist am 13.12.2007, und damit nach Ablauf der Einwendungsfrist, bei der Planfeststellungsbehörde, eingegangen. Gründe für eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand sind weder erkennbar noch innerhalb der Zweiwochenfrist nach § 32 Abs. 2 Satz 1 VwVfG von den Einwendern vorgetragen worden. Das Einwendungsschreiben ist daher vom Verfahren ausgeschlossen und nicht weiter zu berücksichtigen.

13.3.3

13.3.4

Die Einwender sprechen sich gegen den Ausbau der im Bereich Füllerkamp geplanten Erschließungsstraße aus, da sie auf ihrem Grundstück nicht einer doppelten Lärmbelastung durch die vorhandene Bahntrasse und die ausgebaute Erschließungsstraße ausgesetzt sein möchten. Sie befürchten weiter, dass sich die ausgebaute Erschließungsstraße zu einer Rennstrecke entwickelt und somit eine Gefahr für dort ansässige Familien wird. Die Einwender schlagen vor, den ersten und zweiten Weg als Einbahnstraße auszuweisen und den dritten Weg in doppelter Straßenführung bis zum Parkplatz Kennelblick/Moorland auszubauen.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wird bzw. sie sich nicht erledigt haben.

Zur Begründung wird auf die Begründung in Ziff. 13.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Ergänzend ist anzuführen, dass sich beide Einwender am 15.03.2008 schriftlich mit der Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen und dem Erschließungskonzept einverstanden erklärt haben.

13.3.5

Der Einwender beanstandet, dass eine Fußgängerbrücke über die A 391 in einem erheblichen Abstand zur jetzigen Fußgängerbrücke geplant sei, die keine Nähe zur Bushaltestelle biete und einen beschwerlichen Umweg von ca. 1 300 m darstelle.

Des Weiteren lehnt er es ab, seine Eigentumsflächen im Bereich Füllerkamp für den Ausbau der geplanten Erschließungsstraße zur Verfügung zu stellen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen soweit ihnen nicht entsprochen wird bzw. sie sich nicht erledigt haben.

Es besteht für betroffene Anwohner kein Rechtsanspruch auf den Neubau einer Querung der A 391 an alter Stelle. Die nunmehr vorgesehene Querung für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des vorhandenen ehemaligen Ringgleises der DB mit einem neuen Brückenbauwerk und einem Umbau des vorhandenen Brückenbauwerks der DB ist mit der Stadt Braunschweig abgestimmt und von den städtischen Gremien entsprechend bestätigt. Geringfügige Umwege aufgrund der neuen Wegführung sind dabei hinzunehmen.

Bezüglich der Inanspruchnahme von verschiedenen Grundstücken des Einwenders wird auf die Begründung in Ziff. 13.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Ergänzend ist anzuführen, dass entsprechend dem planfestgestellten Bauwerksverzeichnis (Unterl. 10.2, lfd. Nr. 218) Kostenträger für den Ausbau der Erschließungsstraßen im Kleingartengebiet Füllerkamp die Bundesrepublik Deutschland ist. Eine finanzielle Beteiligung des Einwenders ist nicht vorgesehen. Auch ist festzustellen, dass sich der Einwender zwischenzeitlich schriftlich mit der Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen und dem Erschließungskonzept einverstanden erklärt hat.

13.3.6

13.3.7

Die Einwender bitten den unmittelbaren Flächenverbrauch auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu reduzieren. Sie fordern die Erteilung einer Ausnahme von der Bauverbotszone für die bestehende Bebauung (auch hinsichtlich der tatsächlich vorhandenen Nutzung mit Wohnhäusern zum Dauerwohnen).

Abweichend von der 16. BImSchV sollen auch die Lärmwerte für die Nachtzeit bei der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt werden, da sich in der Kleingartenanlage eine Vielzahl von Wohnhäusern befindet und dieser Zustand von der Stadt Braunschweig bislang faktisch hingenommen wurde.

Die Einwender fordern zudem den Ausbau sämtlicher drei Erschließungswege auch für den Begegnungsverkehr, um die Verkehre möglichst gleichmäßig im Gebiet zu verteilen. Die geplante Ausbaubreite von 7m einschl. Mulde und Bankett sollen soweit wie möglich reduziert werden, um einen Ersatz möglicherweise betroffener Kanalschächte auf den Privatflächen der Anlieger zu vermeiden. Im Übrigen lehnen die Einwender es ab, auch zukünftig Eigentümer der dann ausgebauten Wege zu sein, weil sie nicht für die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht von solchen Wegen verantwortlich sein wollen, die dem Durchgangsverkehr eines fremden Gebietes dienen.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Die Grundstücksinanspruchnahme von Teilen der Kleingartenanlage Füllerkamp für den Umbau des Autobahndreiecks Braunschweig-Südwest ist nach den Verfügungen dieses Beschlusses sowie den planfestgestellten Plänen auf das zur Erreichung des Planungszieles unabweisbar Erforderliche beschränkt. Die Inanspruchnahme der betroffenen Flächen für die Umbaumaßnahme - insbesondere östlich der A 391 – ist nicht zu vermeiden. Praktikablere Alternativen, die zu einer geringeren Inanspruchnahme der Flächen führen würden, sind nicht ersichtlich.

Die geforderte Ausnahme von dem Verbot der Errichtung von Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40,00 m bei Bundesfernstraßen (§ 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 8 FStrG) kann den Einwendern mit diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erteilt werden. Eine Ausnahme kann von der zuständigen Behörde im Einzelfall zugelassen werden, wenn die Durchführung der Vorschrift im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist. Bei der beabsichtigten Errichtung eines Hochbaus wäre somit jeweils im Einzelfall zunächst eine eingehende Prüfung erforderlich. Die allgemeine Genehmigung von Ausnahmen in diesem Verfahren ist hingegen nicht möglich. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass für die vorhandene Bebauung ein Bestandsschutz besteht. Hierfür bedarf es also im Rahmen dieser Umbaumaßnahme keiner Genehmigung einer Ausnahme mehr.

Hinsichtlich des Lärmschutzes hat bereits der Einwender selbst ausgeführt, dass nach der Verkehrslärmschutzverordnung (§ 2 Abs.3) für die Kleingartenanlage Lärmgrenzwerte lediglich für die Tageszeit anzusetzen sind.

Laut Ifd. Nr. 10.3 der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 ist in einem im Bebauungsplan ausgewiesenen Kleingartengebiet ausschließlich der Tagwert maßgebend. Dies entspricht auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG-Beschluss vom 17.03.1992 – 4 B 230/91 – Rdn.7).

Um ein solches Gebiet handelt es sich vorliegend. Denn für die Kleingartenanlage Füllerkamp existiert der seit dem 20.02.76 rechtsverbindliche Bebauungsplan WI 58 (Baublock 64/1c) „Kleingartenanlage Füllerkamp und Kennelblick sowie Flurstücke 41/7, 41/10 bis 41/12, 43/4, 44/4, 52/2, 43/17 und 52/90“.

Der Bebauungsplan trifft für den gesamten hier in Rede stehenden Bereich die zeichnerische Festsetzung „Dauerkleingarten“. Laut textlicher Festsetzung Nr.1 sind an Gebäuden hier nur Gartenhäuser und ein Vereinsheim zulässig. Ausdrücklich heißt es dort außerdem: „Gartenhaus und Vereinsheim sind nicht zum dauernden Wohnen bestimmt“.

Für die Kleingartenanlage sind deshalb allein die Tagesgrenzwerte maßgebend.

Daran ändert auch der Umstand nichts, dass sich innerhalb der Kleingartenanlage eine Vielzahl von Wohnhäusern befindet, die zum Dauerwohnen genutzt werden. Der Bebauungsplan ist nämlich hierdurch nicht funktionslos geworden. Denn abgesehen davon, dass die Dauerwohnnutzungen bauordnungsrechtlich nicht genehmigt wurden und damit formell illegal sind, gibt es diesem Gebiet in einer signifikanten Größenordnung Grundstücke, die entweder gar nicht oder ausschließlich mit Gartenhäusern bebaut sind.

Die deshalb hier allein einschlägigen Tagesgrenzwerte von 64 dB(A) werden eingehalten.

Im Übrigen war zu berücksichtigen, dass mit dem Bau der geplanten 3 bzw. 4 m hohen Wall-/Wand-Kombination im Bereich der Kleingartenanlage die maßgeblichen Grenzwerte zukünftig zwischen 5 und 8 dB(A) unterschritten werden. Zu berücksichtigen war insbesondere aber auch, dass sich nach ergänzenden lärmtechnischen Berechnungen, die sich die Planfeststellungsbehörde hat vorlegen lassen, bei erfolgtem Ausbau gegenüber dem derzeitigen Zustand eine Pegelmin-derung zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A) sowohl am Tage als auch in der Nacht ergibt. Die Lärmbeeinträchtigung für die Anwohner des Kleingartengebietes wird sich mit dem Umbau des Autobahndreiecks somit verringern. Unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben waren daher auch aus diesem Grund keine weiteren Maßnahmen angezeigt.

Soweit der Ausbau sämtlicher Erschließungswege gefordert wird, wird dieser Forderung entsprochen. Ebenso ist die Ausbaubreite auf insgesamt 6,50 m reduziert worden.

Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen in Ziff. 13.3.1 dieses Beschlusses verwiesen. Darüber hinaus ist auch darauf hin zu weisen, dass die Mandanten des Einwenders dem Erschließungskonzept am 14/15.03.2008 schriftlich zugestimmt haben.

13.3.8

Der Einwender fordert eine Verbreiterung der bestehenden Autobahn nach Norden, damit Teilflächen des Vereinsgeländes nicht in Anspruch genommen werden müssen. Für eine Nordverbreiterung spräche auch, dass eine umfangreiche Inanspruchnahme des Vereinsgrundstücks auf der gesamten Länge während der Bauphase über mehrere Jahre nicht erforderlich werden würde.

Durch die Baumaßnahme werde zudem die für den Verein wichtige Qualität des Naherholungsgebietes „Südsee“ massiv gefährdet.

Der Einwender fordert weiter einen ausreichenden Lärmschutz für seine Sport- und Freizeitanlage mit Berücksichtigung der entsprechenden Grenzwerte für Krankenhäuser, Schulen und Kurheime. Weiterhin sollte die Lärmschutzwand auf eine Höhe von 4 m vergrößert werden, zumal der Autobahnabschnitt in Höhe des Vereinsgeländes zwischen zwei Anschlussstellen liegt und daher mit erhöhtem Lärm durch Beschleunigungs- und Bremsgeräusche zu rechnen sei. Im Zusammenhang mit einem angemessenen Lärmschutz für das Naherholungsgebiet weist er auf die Maßgaben nach der Umgebungslärmrichtlinie und die Umsetzung in nationales Recht gem. § 47 a BImSchG hin. Beanstandet werde ferner, dass offensichtlich keine durch die Baumaßnahme bedrohten Tierarten in dem vorliegenden Umweltgutachten berücksichtigt seien.

Der Einwender fordert weitergehende Lärm- und Schadstoffschutzanlagen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen auf Freizeit- und Erholungsgebiete, eine Verlängerung der geplanten Schutzwand um ca. 30 m sowie eine Darstellung der gestalterischen Auswirkungen des neuen Autobahndreiecks.

Der Einwender geht weiter davon aus, dass ca. 4 260 m² seiner Fläche nicht mehr zur Verfügung stehen und ist zur Bereitstellung der Fläche nur bereit, soweit eine angemessene Entschädigung auch für die eingeschränkte Nutzbarkeit des verbleibenden Restgrundstücks erfolgt.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde.

Eine Verbreiterung der Autobahntrasse im Bereich des Vereinsgeländes nach Norden ist aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte in Verbindung mit den Trassierungselementen entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-L) nicht möglich. Die Lage der bestehenden Achse und somit auch der Fahrbahnränder wird durch die bestehende A 39 im Autobahnkreuz Braunschweig-Süd und der vorhandenen Anschlussstelle Rünigen an der Westerbergstraße bestimmt. Es ist daher unvermeidbar, eine Teilfläche von 3.280 m², und nicht wie vom Einwender befürchtet, von 4.260 m², in Anspruch zu nehmen. Durch die Anlage einer Stützwand kann der Eingriff im Bereich des Vereinsheims und des Campingplatzes jedoch vollständig vermieden werden. Der von der A 39 überbaute Hartplatz wird vor Beginn der Bauarbeiten auf dem Gelände wieder neu hergestellt. Lediglich der vorhandene Rasenbolzplatz im westlichen Bereich des Geländes kann nicht ersetzt werden. Die Nutzung der Freizeiteinrichtung wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher nur in einem sehr geringen Umfang eingeschränkt. Zwar wird sich eine Beeinträchtigung des Vereinsgeländes durch das Baugeschehen nicht vollständig vermeiden lassen, jedoch hat der Maßnahmeträger im Erörterungstermin zugesagt, die Beeinträchtigungen für den Verein so gering wie möglich zu halten.

Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmschutzforderungen ist zunächst festzustellen, dass für das Vereinsgelände die Grenzwerte gemäß § 2 Absatz 1 Nr. 3 der Verkehrslärmschutzverordnung von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht gelten. Da für das Vereinsgelände keine Festsetzungen in einem Bebauungsplan bestehen, war das Vereinsgelände entsprechend seiner Schutzwürdigkeit zu beurteilen. Hierzu hat das Nds. OVG in seiner Entscheidung vom 15.04.1993 – 7 K 3383/92 – festgestellt, dass ein Campingplatz nicht dem Wohnen, also nicht dem dauerhaften Aufenthalt und Leben von Menschen mit allen daraus folgenden Bedürfnissen und Erfordernissen diene. Er genieße deshalb nicht den gleichen Lärmschutz wie ein Wohngebiet. Das gelte auch für

solche Campingplätze, auf denen „Dauercamping“ vorgesehen sei und stattfinden. Der Lärmschutz für Campingplätze bemesse sich nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete geltenden Grenzwerten (64/54). Die vom Einwender geforderte Berücksichtigung der Grenzwerte für Krankenhäuser, Schulen und Kinderheime war im übrigen auch schon deshalb nicht zu berücksichtigen, da es sich bei dem Personenkreis, der die Anlage des Vereins nutzt, nicht um besonders schützenswerte Personen wie Schüler, Alte und Kranke handelt.

Im Weiteren ist festzustellen, dass mit der geplanten 3 m hohen Lärmschutzwand sowie dem offenen Asphalt auf der A 39 die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung am Tage und in der Nacht eingehalten werden und eine Pegelminderung für den Campingplatz sowie das Vereinsheim im Vergleich zwischen dem Ist-Zustand und dem Planungszustand von bis zu 10 dB(A) (!!) erzielt werden kann. Bei den errechneten Mittelungspegeln sind im Übrigen Geräuschspitzen wie Brems- und Anfahrgeräusche bereits einbezogen.

So bringt der Ausbauzustand gegenüber dem jetzigen Zustand nicht nur keinerlei Verschlechterung, sondern eine ganz wesentliche Verbesserung der Lärmsituation auf dem Grundstück des Einwenders mit sich.

Die Planfeststellungsbehörde kann insoweit dem Maßnahmeträger ohne rechtliche Grundlage keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen auferlegen.

Soweit der Einwender unter Hinweis auf die Umgebungslärmrichtlinie angemessenen Lärmschutz für das Naherholungsgebiet Südsee fordert, wird auf die Ausführungen in Ziff.9.4.1 und 9.4.2 dieses Beschlusses verwiesen. Damit ist hinreichend erläutert, dass die Umgebungslärmrichtlinie keine rechtliche Grundlage für die geforderten Lärmschutzmaßnahmen zugunsten von Erholungsgebieten bietet.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird im Übrigen wie folgt auf weitere Ausführungen und Begründungen in diesem Beschluss verwiesen:

- a) Zur Beanstandung, dass bedrohte Tierarten nicht berücksichtigt wurden, auf Ziff. 11.1.7.2
- b) Zur Forderung nach Schadstoffschutzanlagen auf Ziff. 10
- c) Zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Ziff. 8.1
- d) Zur Darstellung der gestalterischen Auswirkungen des Autobahndreiecks auf Ziff. 7.1

Letztlich wird darauf hingewiesen, dass Fragen einer angemessenen Entschädigung für eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Restgrundstücken nicht in diesem Planfeststellungsverfahren entschieden werden. Diese Forderungen betreffen im Wesentlichen privatrechtliche Regelungen, die mit der Inanspruchnahme der Eigentumsfläche des Einwenders in Zusammenhang stehen. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG werden in der Planfeststellung jedoch ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt. Entschädigungsregelungen bleiben Vereinbarungen und Verträgen zwischen den Beteiligten vorbehalten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu treffen bzw. zu schließen sind.

14. Sonstiges

14.1 Leitungsrechte

Das Vorhaben bedingt Rückbauten und Neu- bzw. Umverlegungen von Leitungen, die jedoch mit den öffentlichen und privaten Belangen vereinbar sind. Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in den Planunterlagen dargestellt.

14.1.1

Die Braunschweiger Versorgungs-AG weist auf betroffene Strom-, Gas- und Wasserversorgungsleitungen sowie ein Betriebstelefonkabel hin. Diese Leitungen müssen teilweise umgelegt und gesichert werden.

Der Maßnahmeträger sichert die notwendigen Sicherungs- und Umlegungsarbeiten von Versorgungsleitungen zu. Soweit nicht bereits geschehen, werden Koordinierungsgespräche zwischen den Beteiligten durchgeführt und die Absprachen im Gesamtbauablauf berücksichtigt. Auf die Zusage des Maßnahmeträgers in Ziffer 4.2.1 sowie die Hinweise in Ziffer 6.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

14.1.2

Die Business Communication Company GmbH bittet um Berücksichtigung von Kabeltrassen im Bereich der Westerbergstraße bzw. entlang der Alten Frankfurter Straße. Der Maßnahmeträger sagt eine rechtzeitige Beteiligung der GmbH im Rahmen der Bauvorbereitung zu. Notwendige Sicherungs- und Umlegungsleitungen werden mit dem Leitungsträger abgesprochen und im Gesamtbauablauf berücksichtigt. Auf die Zusage des Maßnahmeträgers in Ziffer 4.2.1 sowie die Hinweise in Ziffer 6.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Kostentragung für die erforderlichen Maßnahmen richtet sich nach den bestehenden Verträgen bzw. den gesetzlichen Regelungen.

14.1.3

Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG (KDG) weist darauf hin, dass sich mehrere Telekommunikationsanlagen im Bereich der Baumaßnahme befinden und diese ggf. verlegt werden müssen. Für die notwendige Umverlegung und Sicherung wird ein Kostenerstattungsanspruch angemeldet.

Der Maßnahmeträger sagt eine rechtzeitige Beteiligung der KDG im Rahmen der Bauvorbereitung zu. Auf die Zusage des Maßnahmeträgers in Ziffer 4.2.1 sowie die Hinweise in Ziffer 6.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Kostentragung für die erforderlichen Maßnahmen richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes.

14.2

Wasserrechte

Der Unterhaltungsverband Oker weist darauf hin, dass im Überbauungsbereich der Fuhse und im Schattenwurfbereich des Bauwerks über den Fuhsekanal die Straßenbauverwaltung für die Unterhaltung an Gewässern sowie die Sicherung der Anlage am Gewässer zuständig ist. Bei Störungen

der Abflussverhältnisse im angesprochenen Bereich wird der Unterhaltungsverband ggf. zur Beseitigung der Abflusshindernisse und zur Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes für den Wasserabfluss tätig und wird dieses dem Straßenbaulastträger in Rechnung stellen.

Hierzu wird festgestellt, dass die Baulast der Brückenbauwerke BSW 3 d (Schrotweg) und BSW 3 f (Geh-/Radweg) über den Fuhsekanal bei der Stadt Braunschweig und für die Bauwerke BSW 3 a (Rampe 704-Auffahrt) und BSW 3 e (Rampe 702-Ausfahrt) von der Straßenbauverwaltung getragen wird. Für den Bereich des Fuhsekanals unterhalb der Brückenbauwerke ist dementsprechend der jeweilige Baulastträger zuständig.

Bezüglich der angesprochenen Entschädigungsangelegenheiten ist darauf zu verweisen, dass durch die Planfeststellung gemäß § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden. Entschädigungsfragen, die dem Privatrecht zuzuordnen sind, fallen nicht hierunter und wären außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in privatrechtlichen Entschädigungsverhandlungen zwischen den Beteiligten zu regeln.

14.3 Sonstige Betroffenheiten

14.3.1

Ein Gewerbebetrieb befürchtet durch die Bauarbeiten eine erhebliche Verschlechterung der betrieblichen Situation insbesondere durch eine eingeschränkte Erreichbarkeit. Er meldet die Geltendmachung wirtschaftlichen Schäden an. Weiterhin bittet er um frühzeitige Bekanntgabe der Bauphasen um rechtzeitig auf Störungen und Einbußen seines Gewerbebetriebes reagieren zu können.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Die Erreichbarkeit des Gewerbebetriebes wird durch den Maßnahmeträger auch während der Bauzeit des Brückenbauwerks BSW 2 sichergestellt. Die Erreichbarkeit ist nicht unterbrochen oder erheblich erschwert, allerdings können kurzfristige Sperrungen bei besonderen Bautätigkeiten nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Bezüglich des Ausgleichs wirtschaftlicher Schäden ist grundsätzlich eine Entschädigung gemäß § 8 a Abs. 5 FStrG möglich, sofern durch unterbrochene Zufahrten die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebes gefährdet wird. Aufgrund der Erreichbarkeit des Gewerbegrundstücks auch während der Bauzeit sieht die Planfeststellungsbehörde jedoch einen solchen Anspruch als nicht gegeben an.

Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG durch die Planfeststellung alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden. Entschädigungsfragen, die dem Privatrecht zuzuordnen sind, fallen nicht hierunter und wären außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in privatrechtlichen Entschädigungsvereinbarungen zwischen den Beteiligten zu regeln.

Soweit die Bekanntgabe der Bauphase angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass eine Sperrung der Westerbergstraße oder der Alten Frankfurter Straße vom Maßnahmeträger nicht

vorgesehen ist. Darüber hinaus werden kurzfristige Sperrungen mit der Stadt Braunschweig abgestimmt und die aktuellen Verkehrsführungen während der Bauzeit durch Pressemitteilungen der Straßenbauverwaltung veröffentlicht.

14.3.2

Von Anwohnern der Westerbergstraße werden Wohngebäudeschäden bzw. Wertminderungen der Grundstücke durch auftretende Erschütterungen während der Tiefbauarbeiten befürchtet. Sie fordern ein Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten.

Aufgrund der unmittelbar angrenzenden Bebauung werden durch die ausführenden Baufirmen erschütterungsarme Herstell- und Abrissverfahren zur Anwendung kommen. Darüber hinaus wird an den Gebäuden der Einwohner in der Westerbergstraße ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, so dass Schäden an Gebäuden, die durch die Straßenbauarbeiten verursacht sind, nachgewiesen werden können.

Unter Hinweis auf die Zusage des Maßnahmeträgers unter Ziffer 4.2.29 dieses Beschlusses wird den Forderungen somit entsprochen.

14.3.3

Anwohner der Alten Frankfurter Straße und des Elzweges befürchten durch das geplante Wasserauffangbecken im Einmündungsbereich des Elzweges, dass der hierdurch entstehende Wasserdruck negative Auswirkungen auf die nur ca. 20m entfernten Kellerräume und Grundmauern hat. Sie fordern daher eine geringfügige Verschiebung des Beckens nach Süden, da dort keine direkten Anlieger wohnen.

Hinsichtlich des angesprochenen Wasserauffangbeckens ist festzustellen, dass es sich hier um ein Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken handelt. Die Fläche dieses Beckens beträgt ca. 1.500 m² und wird bei einem zweijährigen Hochwasserereignis maximal bis zu 0,25 m aufgestaut. Hieraus ergibt sich ein Volumen von 382 m³. Dieses Volumen ist somit um ein Vielfaches geringer, als von den Anwohnern vermutet. Die erforderlichen Abmessungen sowie die weiteren Einzelheiten der geplanten Entwässerungseinrichtungen sind in einer wassertechnischen Berechnung beschrieben, in den Planunterlagen dargestellt und wurden von der zuständigen Unteren Wasserbehörde geprüft. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ergibt sich bei diesen Wassermengen insoweit keinerlei Gefahr für die gegenüberliegenden Häuser aus. Gleichwohl wird der Forderung nach Verschiebung des Beckens entsprochen. Es ist nunmehr vorgesehen, das Becken bei gleichen Abmessungen ca. 170 m weiter nach Süden bei Bau-km 391+550 anzulegen.

14.3.4

Verschiedene Vereine nutzen den Südsee zum Segelsport. In diesem Zusammenhang wird beanstandet, dass für das nördliche Drittel des Südsees durch die geplanten Straßenbau- und Lärmschutzmaßnahmen nunmehr eine geschlossene Windverschattung eintritt. Es wird davon ausgegangen, dass das im nördlichen Bereich des Südsees liegende Segellager aus diesem Grund künftig nicht mehr zweckentsprechend genutzt werden könne und die Existenz der Vereine daher bedroht sei. Unter der Voraussetzung, dass durch einen Standortwechsel den Vereinen keine Bau- und Unterhaltungskosten entstehen, seien sie bereit, an einen anderen Standort zu wechseln.

Da während der Bauphase des Autobahndreiecks die bisherige Zufahrt zum Südsee als Baustraße genutzt werden soll, wird von den Vereinen befürchtet, dass die Zufahrt zu den bebauten Grundstücken der Vereine nicht mehr möglich sei und der Parkplatz Schrotweg nicht mehr in ausreichender Größe zur Verfügung stehe. Es wird insoweit gefordert, Ersatzparkraum von bis zu 15 Parkplätzen zur Verfügung zu stellen und eine uneingeschränkte Zufahrt zu den Vereinsanlagen mit einer Durchfahrthöhe von mindestens 3,50 m zu gewährleisten.

Aufgrund der zu erwartenden Staubemissionen wird zudem gefordert, dass das empfindliche Bootsmaterial auf Kosten der Straßenbauverwaltung während der Segelsaison wöchentlich gereinigt werde.

Letztlich beanstandet ein Verein die Richtigkeit der Planunterlagen. So fehle ein hölzernes Gebäude eines Vereins in den Planunterlagen, im Grunderwerbsplan sei eine Arbeitsfläche nicht eingezeichnet und in Höhenplänen fehle eine geplante Lärmschutzwand mit einer Oberkante von 3m über den künftigen Straßenhöhen.

Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen, soweit ihnen nicht entsprochen wird.

Hinsichtlich der befürchteten Windverschattung ist darauf hinzuweisen, dass der Autobahndamm im Bereich des Brückenbauwerks BSW 5 (Überführung der DB) eine Höhe von ca. 7,0 m, das Bauwerk BSW 6 (Überführung des Schrotweges) eine Höhe von ca. 5,0 m und das Bauwerk BSW 7 (Überführung der Oker) eine Höhe von ca. 3,50 m erhält. Die Lärmschutzwand an der A 39 zum Schutz des Gebäudes auf der Eigentumsfläche der „Naturfreunde“ weist eine Höhe von 3,0 m auf. In Anbetracht des vorhandenen Bewuchses mit einer Höhe von deutlich über 10,0 m ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde eine Verschlechterung der Windverhältnisse somit nicht zu erwarten. Eine Existenzbedrohung der Vereine durch eine nicht mehr zweckentsprechende Nutzung wird von der Planfeststellungsbehörde daher ausgeschlossen und dementsprechend auch der angesprochene Standortwechsel für nicht notwendig erachtet. Ebenfalls kann dem Maßnahmeträger hierfür keine Entschädigungspflicht auferlegt werden, zumal gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG durch die Planfeststellung ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden. Entschädigungsfragen wären in privatrechtlichen Entschädigungsverhandlungen zwischen den Beteiligten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Die Befürchtung der Einwender, dass die Zufahrt zu den Vereinsgrundstücken nicht mehr möglich sei, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Erreichbarkeit über den Schrotweg wird soweit möglich, auch während der Bauzeit des Brückenbauwerks BSW 6 gewährleistet, wobei kurzfristige baubedingte Sperrungen rechtzeitig mit den Anliegern abgestimmt werden. Vom Maßnahmeträger ist vorgesehen, den vorhandenen Geh-/Radweg für die Benutzung durch Baustellenfahrzeuge auszubauen. Dabei wird die geplante Baustraße auch während der Bauzeit trotz Baustellenverkehr weiterhin von Radfahrern und Fußgängern mitbenutzt werden können. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden die notwendigen Maßnahmen in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde durchgeführt. Als Ersatz für den Teil des überbauten Parkplatzes wird bei Bau-km 40+600 zwischen der A 39 und dem Schrotweg eine Ersatzparkfläche mit 22 Parkplätzen geschaffen. Hierzu wird auf lfd. Nr. 219 des planfestgestellten Bauwerksverzeichnis (Unterlage 10.2) verwiesen. Der Forderung der Einwender wird insoweit entsprochen.

Soweit eine zu erwartende Staubemission angesprochen wird, ist darauf zu verweisen, dass den bausausführenden Unternehmen vom Maßnahmeträger aufgegeben wird, bei trockenen Witte-

rungsverhältnissen die Staubentwicklung durch geeignete Maßnahmen, z. B. die Befeuchtung zur Staubaufwirbelung neigender Flächen zu verhindern oder soweit wie möglich einzudämmen. Nicht verkannt wird in diesem Zusammenhang allerdings auch, dass eine gewisse Staubentwicklung nicht gänzlich zu vermeiden und von den Anliegern insoweit hinzunehmen ist. Eine Übernahme möglicher Reinigungskosten kann dem Vorhabenträger durch die Planfeststellungsbehörde nicht auferlegt werden, zumal, wie bereits erwähnt, Entschädigungsangelegenheiten nicht Bestandteil eines Planfeststellungsverfahrens sind.

Zu den beanstandeten Planunterlagen ist anzumerken, dass das angesprochene hölzerne Gebäude sich im westlichen Teil des Grundstücks 5/6, Flur 7, Gemarkung Wilhelmitor befindet. Dieses Grundstück wird weder von der verlegten A 39 überbaut, noch wird ein Teil dieses Grundstücks für einen Arbeitsstreifen in Anspruch genommen. Die fehlende Darstellung des Gebäudes führt insoweit zu keiner weiteren Betroffenheit des Einwenders.

Hinsichtlich der fehlenden Lärmschutzwand in den Höhenplänen wird auf die planfestgestellte Unterlage 8 Plan 3 W verwiesen. In diesem Plan sind die Oberkanten der geplanten Lärmschutzwände ordnungsgemäß dargestellt.

14.3.5

Die Stadt Braunschweig fordert die Übernahme der Kosten für die Gefahrenforschungmaßnahmen auf Bombenblindgänger (Kampfmittel) durch den Träger der Straßenbaulast als Grundstückseigentümer.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Eine Entscheidung über die Pflicht der Kostenübernahme für Gefahrenforschungmaßnahmen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Kostentragung richtet sich nach den bestehenden gesetzlichen Regelungen, Verwaltungsvorschriften und den getroffenen Vereinbarungen.

14.3.6

Die Stadt Braunschweig fordert die Aufrechterhaltung mindestens einer Wegebeziehung während der Bauzeit unter dem Okerbrückenbauwerk BSW 7. Eine Sperrung während der Bauzeit von 2 Jahren oder mehr sei nicht hinnehmbar.

Die Forderung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wird.

Aufgrund der gegenwärtig zu beurteilenden bautechnischen Abwicklung sind für den Neubau der Brücke ein Rückbau des bestehenden Bauwerks sowie eine provisorische Fahrbahn erforderlich. Durch die Notwendigkeit der Einrichtung einer Baustellenfläche und der Installation einer Krananlage sowie eines Traggerüsts für die Schalung verbleibt nach gegenwärtiger Einschätzung lediglich eine lichte Höhe von 0,5 m, die nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht ausreicht, um eine sichere Wegebeziehung unter dem Brückenbauwerk zu gewährleisten.

Unter Hinweis auf die Auflagen in Ziff. 2.10 dieses Beschlusses ist dem Maßnahmeträger daher auferlegt, sämtliche Optionen der Möglichkeiten einer Aufrechterhaltung der Wegebeziehungen insbesondere im Rahmen der Ausführungsplanung und in enger Abstimmung mit den Bauausführenden Firmen auf ihre Durchführbarkeit zu prüfen und ggf. umzusetzen, zumindest jedoch eine

Sicherung der Wegebeziehung für Fußgänger vorzusehen. Die Planfeststellungsbehörde kann andererseits jedoch von dem Maßnahmeträger keine Umsetzung der Forderung des Einwenders auch für den Radverkehr verlangen oder ihm diese auferlegen, soweit eine Umsetzung unter Wahrung der berechtigten Sicherheitsinteressen von Radfahrern während der Bauausführung und Wahrung eines angemessenen Kosten-Nutzenverhältnisses objektiv nicht möglich ist. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass östlich des Brückenbauwerkes alternative Querungsmöglichkeiten bestehen und auch westlich über den Schrotweg eine Umleitungsstrecke erfolgen könnte; diese Umwegstrecken könnten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zumindest Radfahrern zugemutet werden. Dem Maßnahmeträger wird jedoch mit diesem Beschluss auferlegt, sofern sich letztlich eine Querungsmöglichkeit auch für den Radverkehr unter dem Okerbauwerk BSW 7 als tatsächlich unmöglich erweisen sollte, in Abstimmung mit der Stadt Braunschweig eine entsprechende Ausschilderung vorzunehmen und die Öffentlichkeit frühzeitig und detailliert zu informieren. Im Übrigen ist der Maßnahmeträger gehalten, sämtliche Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Dauer einer möglichen Aufhebung der Wegebeziehungen auf das uneinschränkbar Notwendige zu reduzieren.

14.3.7

Die Stadt Braunschweig befürchtet bei der geplanten Nutzung des Schrotweges als Baustraße in dem Abschnitt zwischen Südsee und der Oker aufgrund vieler Lkw-Fahrten Konflikte zwischen Baufahrzeugen einerseits und Erholung Suchenden und Anliegern andererseits. Sie fordert eine entsprechende Berücksichtigung und ggf. Sicherung der Anlieger und Erholung Suchenden.

Die Forderung war zurückzuweisen, soweit ihr nicht entsprochen wird.

Entgegen der Auffassung der Einwenderin hat der Maßnahmeträger im Anhörungsverfahren versichert, dass Erdbewegungen über den Schrotweg nicht geplant und somit auch Massentransporte auf dem angesprochenen Streckenabschnitt des Schrotweges nicht vorgesehen sind. Diese sollen nach Fertigstellung der Brückenbauwerke über die spätere Autobahntrasse abgewickelt werden und führen demnach nicht zu den befürchteten LKW-Viefahrten.

Zwar verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass aufgrund der gegebenen Verhältnisse Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern nicht auszuschließen sind. Sie ist aber dennoch der Auffassung, dass aufgrund der überschaubaren Anzahl von LKW-Fahrten, des vorgesehenen Ausbaues des Geh/Radweges für die Benutzung der Baufahrzeuge und bei der gebotenen gegenseitigen Rücksichtnahme der LKW-Fahrer, der Anlieger und der Erholung Suchenden während des Zeitraumes der Bauarbeiten gewisse Einschränkungen auch hinsichtlich der Sicherheitsbelange einiger Beteiligten hinnehmbar sind. Im Übrigen ist der Maßnahmeträger durch die Auflage in Ziff. 2.2 dieses Beschlusses verpflichtet, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit während der Bauarbeiten erforderliche Maßnahmen mit der Polizei sowie der Verkehrsbehörde abzustimmen. Den Belangen der Anlieger und Erholung Suchenden ist damit ausreichend Rechnung getragen. Auch ist vorgesehen, den vorhandenen Zustand der Wege nach Beendigung der Bauarbeiten in Abstimmung mit der Stadt wieder herzustellen.

14.3.8

Die Stadt Braunschweig fordert im Rahmen des Freiraumkonzeptes Südsee die Anlage eines zusätzlichen Parkplatzes in der Ecksituation des Schrotweges. Zur Wahrung des städtischen Zielkon-

zeptes soll daher das in diesem Bereich geplante Regenrückhaltebecken in die Maßnahmefläche E 15 verlagert oder aber alternativ innerhalb der jetzigen Fläche nach Westen verschoben werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen, soweit ihr nicht entsprochen wird.

Regenrückhaltebecken, Versickerungsbecken und Absetzbecken stellen, auch wenn sie als Erdbecken ausgebildet werden, grundsätzlich technische Anlagen für die Autobahn dar. Sie müssen daher aus Gründen der Unterhaltung und bei Unfällen auf der Autobahn mit Unterhaltungsfahrzeugen bzw. von der Feuerwehr jederzeit direkt angefahren werden können. Gestalterische Belange haben dabei den technischen Anforderungen zurückzustehen und können nur in begrenztem Umfang berücksichtigt werden.

Der Maßnahmeträger hat gleichwohl seine Planung überarbeitet und das Regenrückhaltebecken sowie das vorgeschaltete Absetzbecken entsprechend der städtischen Alternativplanung nach Westen verschoben. Damit ist es der Stadt Braunschweig ermöglicht, ihr Freiraumplanungskonzept in diesem Bereich zu verwirklichen. Sie kann dann in eigener Zuständigkeit und unabhängig von der mit diesem Beschluss planfestgestellten Maßnahme die rechtlichen Voraussetzungen für die Anlage eines Parkplatzes unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen schaffen.

14.3.9 .

Die Stadt Braunschweig fordert für den Bereich der Westerbergstraße unter dem Brückenbauwerk BSW 2 die Beibehaltung der derzeitigen Fahrbahnbreite incl. Sperrflächen und der vorhandenen Gehwegsbreiten um die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsfläche zu erhalten. Hierfür sei eine lichte Weite von >15 m für die Sicherstellung der im Bestand vorhandenen Flächen nicht ausreichend.

Die Forderung war zurückzuweisen.

Dem Träger der Baumaßnahme kann nicht auferlegt werden, auf seine Kosten ein Brückenbauwerk zu bauen, dessen lichte Weite über das bestehende Maß hinausgeht, da für die Fahrbahn der Westerbergstraße und Alte Frankfurter Straße keinerlei Umbaumaßnahmen notwendig werden und es keine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand geben wird. Es ist lediglich erforderlich den Verlauf des vorhandenen Radweges an den neuen Querschnitt des Brückenbauwerkes anzupassen. Da die Anschlussstellenrampen an den bestehenden Fahrbahnrand der Westerbergstraße angeschlossen werden, kommt es auch an der vorhandenen Linksabbiegespur zu keinen Veränderungen. Die Vorhaltung von Flächen für eine fußläufige Verbindung zum geplanten Gewerbegebiet ist nicht zu berücksichtigen, zumal eine solche Verbindung im bisherigen Konzept der Stadt nicht enthalten ist und konkrete Ausbauplanungen nicht bestehen.

14.3.10

Die Stadt Braunschweig fordert eine Höherlegung des Radweges unter den Brückenbauwerken BSW 9 und BSW 10 um eine Minimierung des Kostenanteils der Stadt an den Brückenbauwerken zu erreichen.

Bezüglich des Ringgleises in Richtung Norden sei eine Abstimmung mit der Bahn erforderlich, um bei der notwendigen Neumodellierung des Areals eine bessere Anbindung des nördlichen Geh/Radweges zu gewährleisten.

Den Forderungen wird entsprochen.

Unter Hinweis auf den planfestgestellten Lageplan, Unterl. 7, Plan 3 ist der Geh- und Radweg entsprechend hoch gesetzt. Die Breite der notwendigen Stützwand ist mit mindestens 0,50 m angesetzt, so dass sich für die Bauwerke BSW 9 und BSW 10 eine lichte Weite von 19,50 m ergibt. Die für die Ausführungsplanung der Brückenbauwerke zuständige Deutsche Bahn AG wird die Bauwerke in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Eine Abstimmung wird zugesagt.

Hinsichtlich der angesprochenen Fortführung des Ringgleises ist eine Abstimmung für das Bauwerk BSW 9 zugesagt. Auf die Zusage in Ziff. 4.2.28 dieses Beschlusses wird insoweit hingewiesen.

14.3.11

Soweit sich die Stadt Braunschweig dafür ausgesprochen hat, das am Schrotweg geplante Regenrückhaltebecken nicht wie vorgesehen über die Maßnahmefläche E 15 in die Fuhse abzuleiten, sondern den vorhandenen Graben und Durchlass zu nutzen, konnte diesem Vorschlag nicht entsprochen werden.

Bei dem erwähnten Durchlass handelt es sich um einen Teil des Entwässerungssystems der vorhandenen DB-Strecke. Der Durchlass entwässert hier nicht frei in den Teich, sondern es befindet sich im Bereich des Auslaufs eine Überlaufschwelle, die eine Höhe von 71,45 m NN aufweist. Das anfallende Wasser wird zunächst bis zu dieser Höhe aufgestaut und kann erst dann in den Teich entwässern. Da die Auslaufhöhe des Regenrückhaltebeckens 71,23 m NN beträgt, würde sich das anfallende Wasser aus der DB-Entwässerung bis in das Rückhaltebecken Zurückstauen; die Funktion wäre somit nicht mehr gewährleistet.

15. Hinweise

15.1

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Wolfenbüttel -, Adersheimer Str. 17, 38304 Wolfenbüttel, während der Dienststunden eingesehen werden. Die Pläne und Verzeichnisse werden außerdem für zwei Wochen nach öffentlicher Bekanntmachung in der Stadtverwaltung Braunschweig ausgelegt.

15.2

Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt der Plan außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert (§ 17c Nr. 1 FStrG).

C. Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsgerichtsordnung wird die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

Begründung:

C.1

Mit dem Antrag auf Planfeststellung hat der Maßnahmeträger am 29.09.2007 auch den Antrag gestellt die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses anzuordnen und diesen Antrag am 30.4.2008 begründet.

Den bisher am Verfahren Beteiligten ist daraufhin durch öffentliche Bekanntmachung die Gelegenheit gegeben worden, sich gem. § 28 Abs. 1 VwVfG zu dem gestellten Antrag zu äußern.

Von der Möglichkeit der Äußerung wurde innerhalb der gesetzten Frist von einer größeren Zahl von Einwendern Gebrauch gemacht. Dabei wurde im Wesentlichen und unter Hinweis auf die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen vorgetragen, dass die Feststellung des vorgelegten Plans rechtswidrig wäre und kein öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung eines rechtswidrigen Planfeststellungsbeschlusses bestehen könne.

Der besonderen Eilbedürftigkeit der Baumaßnahme stehe im Übrigen entgegen, dass für sie laut Bundesverkehrswegeplan weder vordringlicher noch weiterer Bedarf bestehe.

C.2

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses, d.h. der Beginn der Baumaßnahme noch vor der Unanfechtbarkeit des Beschlusses, liegt im besonderen öffentlichen Interesse.

Der sofortige Beginn der Realisierung des Vorhabens ist geboten, um den Zeitraum, in welchem im Umfeld des Autobahndreiecks Braunschweig Südwest und des Autobahnkreuzes Braunschweig Süd eine gesteigerte Gefahrensituation bestehen wird, soweit wie möglich zu verkürzen.

Im Autobahndreieck Braunschweig-Südwest werden die Verkehrsströme der A 39 aus südlicher Richtung kommend mit den Verkehrsströmen der A 391 und denen der A 39 in Richtung Osten miteinander verknüpft. Die derzeitige Verkehrsführung im Autobahndreieck ist baulich darauf ausgerichtet, dass die Verkehrsbeziehungen Salzgitter und Kassel über die A 391 in Richtung Wolfsburg und Berlin abgewickelt werden.

Das Autobahndreieck Braunschweig-Südwest kann aufgrund seiner aus den 60-er Jahren stammenden Gestaltungskonzeption (ausgelegt auf 30.000 Kfz/Tag) die mittlerweile täglich vorhandenen Verkehrsmengen von rd. 100.000 Kfz/Tag weder leistungsfähig noch sicher abwickeln, so dass bereits gegenwärtig tagtäglich erhebliche Rückstauungen mit den entsprechenden Umweltschäden, negativen volkswirtschaftlichen Folgen und vor allem Gefahren für die Verkehrssicherheit (Auffahrunfälle!) unvermeidbar sind.

Die A 39 in östliche Richtung nimmt hierbei gegenwärtig lediglich die Funktion einer verknüpfenden bzw. im weiteren Bereich einer erschließenden Autobahn für die A 395 bzw. das Stadtgebiet Braunschweig und dem Umland wahr. Die Gestaltung des Autobahndreiecks wurde in der Vergangenheit hierauf ausgerichtet.

Zurzeit wird an der abschließenden Fertigstellung der A 39 zwischen Braunschweig und dem Autobahnkreuz Wolfsburg/Königslutter gearbeitet. Die Verkehrsfreigabe des noch im Bau befindlichen letzten Streckenabschnittes zwischen der Anschlussstelle Cremlingen und dem Autobahnkreuz Wolfsburg/Königslutter ist zum Ende dieses Jahres vorgesehen und wird die bereits heute höchst unbefriedigende verkehrliche Situation im Umfeld des Autobahndreiecks und des Autobahnkreuzes Braunschweig-Süd noch erheblich verschärfen. Der Lückenschluss zur A 2 wird erhebliche Auswirkungen auf die Aufteilung der Verkehrsströme im Autobahndreieck Braunschweig-Südwest haben. Die Verkehrsmengen im Autobahndreieck zwischen Osten und Süden werden deutlich zunehmen, sodass bei der derzeitigen Gestaltung der Fahrbeziehungen die prognostizierten Verkehrsmengen nicht mehr sicher und leistungsfähig abgewickelt werden können.

Noch häufigere Rückstauungen wären die Folge, mit noch weitergehenden volkswirtschaftlichen- und Umweltschäden. Insbesondere durch die erforderlichen Verknüpfungen wird sich die Anzahl der kritischen Spurwechsel dramatisch erhöhen.

Die Anfälligkeit des Knotenpunktes für Unfälle wird somit ansteigen.

Mit dem Umbau des Autobahndreiecks, also der Herstellung verkehrsgerechter, ausreichend dimensionierter Straßenquerschnitte, Verflechtungsbereiche und Rampen, werden diese Mängel behoben (vgl. die Ausführungen oben unter Ziff. 8).

Es erscheint dringend geboten, den Zeitraum, innerhalb dessen die ab Jahresende 2008 zu erwartende dramatische verkehrliche Situation im Kreuzungsbereich A 39/A 391/ A 395 bestehen wird, so weit wie irgend möglich zu reduzieren.

C.3.

Das vorstehend beschriebene besondere Vollzugsinteresse überwiegt das Suspensivinteresse möglicher Betroffener deutlich.

Das Interesse etwaiger Kläger, von Baumaßnahmen bis zur Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses verschont zu bleiben, fällt vorliegend nicht gravierend ins Gewicht.

Die Realisierung des Vorhabens führt nicht zu schweren und weittragenden Eingriffen in die Rechte Dritter.

Aus dem Kreis der potentiellen Kläger wendet sich nur ein einziger Einwender gegen die Inanspruchnahme eigenen Grundeigentums, wobei dieser Einwender in nur eher geringem Umfang Land abzugeben hat.

Alle anderen Personen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, sind lediglich mittelbar von der Baumaßnahme betroffen und machen Verstöße gegen nicht-drittschützende Regelungen geltend und/oder rügen zwar eine Verletzung eigener Rechte, jedoch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ohne jede Erfolgsaussicht. Denn auf den Grundstücken dieser Einwanderherber wird durch das Vorhaben keine Verschlechterung der bestehenden Immissionssituation hervorgerufen und die prognostizierten Belastungen werden weit unterhalb der Grenzwerte angesiedelt sein.

C.4.

Schließlich ist auch die Finanzierung der Baumaßnahme gewährleistet. Die Kosten der Maßnahme von 64,313 Mill. Euro hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung grundsätzlich genehmigt. Die jährlichen Finanzierungsraten für die Haushaltsjahre 2008 bis 2011 sind entsprechend eingeplant und stehen für den Bau und den Grunderwerb zur Verfügung.

C.5

Die gegen die sofortige Vollziehung von den Einwendern vorgebrachten Gründe greifen nicht durch.

Anhaltspunkte für eine Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses sind nicht erkennbar. Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen gegen den Plan sind unbegründet und wurden zurückgewiesen (s.o.).

Zum Hinweis darauf, dass es sich bei dem Bauvorhaben nicht um eine Bedarfsplanmaßnahme handele, wird auf das hierzu oben unter Ziff. 8 Gesagte verwiesen.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Dieser Beschluss kann durch Klage vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Str. 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 öffentliche Bekanntmachung und Auslegung als zugestellt gilt, können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben.

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

Für den Planfeststellungsbeschluss wurde gem. Buchstabe C dieses Beschlusses die sofortige Vollziehung angeordnet. Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat daher keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bzw. nach dem Ende der Auslegungsfrist beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht in Lüneburg gestellt und begründet werden.

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 und Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen des höheren Dienstes vertreten lassen.

Im Auftrage

gez. von Stülpnagel
von Stülpnagel