



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**Verlegung der Bundesstraße 243 von südlich der An-
schlussstelle L 604 (Bad Sachsa) bis zur Landesgrenze
Niedersachsen/Thüringen**

20. Nov. 2009

-3326-31027-2/08-B 243 VKE 3-



Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
A	
Feststellender Teil.....	4
1	
Planfeststellung.....	4
1.1 Festgestellte Planunterlagen.....	4
1.2 Nicht festgestellte Planunterlagen.....	5
1.3 Grüneintragung.....	6
1.4 Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zur Verkehrseinheit 2.....	6
2	
Nebenbestimmungen.....	7
2.1 zum Abfall- und Bodenschutzrecht.....	7
2.2 wasserrechtliche Nebenbestimmungen.....	9
2.3 allgemeine Nebenbestimmungen.....	10
2.4 Auflagenvorbehalt.....	11
3	
Genehmigungen, Erlaubnisse, Befreiungen, Zulassungen.....	11
3.1 Wasserrechtliche Einleitungserlaubnis.....	11
3.2 naturschutzrechtliche Genehmigung gem. § 28a Abs. 5 NNatG.....	11
3.3 Zulassung gem. § 34c Abs. 3 NNatG.....	11
4	
Vereinbarungen und Zusagen.....	11
4.1 Vereinbarungen.....	11
4.2 Zusagen.....	12
5	
Entscheidungen über Einwendungen/Stellungnahmen.....	13
6	
Nachrichtliche Hinweise.....	13
B	
Begründender Teil.....	14
7	
Verfahrensbeschreibung, Verfahrensablauf.....	14
8	
Planrechtfertigung und Begründung der Verlegungsmaßnahme.....	14
9	
Lärm.....	16
9.1 Allgemeines.....	16
9.2 Lärmberechnung.....	17
10	
Luftverunreinigungen/Schadstoffe.....	18

11		
Natur und Landschaft		20
11.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung		20
11.1.1 Eingriff		20
11.1.2 Vermeidungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen		20
11.1.3 Kompensationsbedarf		21
11.1.4 Ausgleichsmaßnahmen		21
11.1.5 Abwägung		21
11.1.6 Ersatzmaßnahmen		22
11.2 Artenschutz		22
11.3 Biotopschutz		24
12		
Umweltverträglichkeitsprüfung		24
12.1 Zusammenfassende Darstellung		24
12.2 Menschen		25
12.3 Tiere, Pflanzen, Biotope		25
12.4 Boden		25
12.5 Wasser		25
12.6 Klima/Luft		25
12.7 Landschaftsbild		26
12.8 Kultur und sonstige Sachgüter		26
12.9 Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG		26
12.10 Schutzgebiete nach der FFH-Richtlinie		27
12.10.1 Verträglichkeitsprüfung		27
12.10.2 Ausnahmen		28
12.10.2.1 Alternativen		28
12.10.2.2 öffentliches Interesse		29
12.10.2.3 Kohärenzmaßnahmen		29
13		
Einwendungen und Begründung der Zurückweisung		30
14		
Sonstiges		34
14.1 Leitungsrechte		34
15		
Hinweise		35
D		
Rechtsbehelfsbelehrung		35

PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

Planfeststellungsverfahren für die

Verlegung der B 243 von südlich der Anschlussstelle L 604 (Bad Sachsa) bis Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen, VKE 3, (Bau-km 19+330 bis Bau-km 22+985) einschließlich landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen in den Gemarkungen Steina und Tettenborn der Stadt Bad Sachsa

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), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 29.07.2009 (BGBl. S. 2542), 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 11.12.2008 (BGBl. I S. 2418) der aus den unter Ziff. 1.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan festgestellt.

1.1 Festgestellte Planunterlagen

Übersichtslageplan i.M. 1:5000 vom 30.04.2008	Unterl. 3, Plan 1
Übersichtshöhenplan i.M. 1:5000/500 vom 30.04.2008	Unterl. 4, Plan 1
Straßenquerschnitt i.M. 1:50 vom 30.04.2008	Unterl. 6, Plan 1 – 5
Lageplan i.M. 1:1000 vom 30.04.2008	Unterl. 7, Pläne 13 - 17
Höhenplan i.M. 1:1000/100 vom 30.04.2008	Unterl. 8, Pläne 13 – 16
Höhenplan i.M. 1:500/50 vom 30.04.2008	Unterl. 8.2, Pläne 1, 2.1, 2.2, 3,
Bauwerksverzeichnis vom 30.04.2008	Unterl. 10, Bl. 1, 2, 4-11
Bauwerksverzeichnis (Deckblatt) vom 09.10.2009	Unterl. 10, Bl. 3D
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan – i.M. 1:5000 vom 30.04.2008	Unterl. 12.3.1, Plan 1
Landschaftspflegerischer Begleitplan – Lageplan – i.M. 1:1000 vom 30.04.2008	Unterl. 12.3.2, Pläne 13 – 16

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Lageplan
i.M. 1:1000 vom 30.04.2008

Unterl. 12.3.2, Pläne 13a,
13b, 15a, 15b, 16a

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenkartei –
vom 30.04.2008

Unterl. 12.3.3.1, Maßn.
S01.1; S01.2, S02,
S03.1, S03.2, S04,
S05, S06.1, S06.2,
S07, S08, G09.1,
G09.2 G10 – G13,
G14.1, G14.2, G15.1,
G15.2, G16,
A18 – A21, A22.1,
A22.2, A 23 – A32,
E33 – E36

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenkartei –
(Deckblatt) vom 09.10.2009

Unterl. 12.3.3.1 Maßn. G 17

Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenkartei –
vom 30.04.2008

Unterl. 12.3.3.3, Maßn. E01 –
E03

Grunderwerbsplan i.M. 1:1000 vom 30.04.2008

Unterl. 14.1, Pläne 13, 15 - 17

Grunderwerbsplan (Deckblatt) i.M. 1:1000 vom 09.10.2009

Unterl. 14.1, Pläne 14D, 15D

Grunderwerbsplan (Deckblatt) i.M. 1:5000 vom 09.10.2009

Unterl. 14.1, Plan 19D

Grunderwerbsverzeichnis vom 30.04.2008

Unterl. 14.2, Bl. 1 – 14, 17-
24, 26-28

Grunderwerbsverzeichnis (Deckblatt) vom 09.10.2009

Unterl. 14.2, Bl. 15D, 16D,
25D

Die festgestellten Unterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 50 der Niedersächsischen Landesbe-
hörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

1.2 Nicht planfestgestellte, nachrichtlich beigefügte Unterlagen

Folgende Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung:

Merkblatt

Unterl. 0, Bl. 1 – 4

Erläuterungsbericht vom 30.04.2008

Unterl. 1, Bl. 1 – 35

Allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG vom 30.04.2008	Unterl. 1a, Bl. 1 - 42
Kurzfassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 30.04.2008	Unterl. 1b, Bl. 1 – 17
Übersichtskarte i. M. 1:25000 vom 30.04.2008	Unterl. 2, Plan 1
Ermittlung der Bauklassen vom 30.04.2008	Unterl. 6.1
Bauwerksverzeichnis vom 30.04.2008	Unterl. 10, Bl. 3
Schalltechnische Untersuchung vom 30.04.2008	Unterl. 11
Luftschadstofftechnische Untersuchung vom 30.04.2008	Unterl. 11.LuS
Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 30.04.2008	Unterl. 12, Bl. 1 – 237
Bestands- u. Konfliktplan i.M. 1:5000 vom 30.04.2008	Unterl. 12.2, Plan 1
Landschaftspflegerischer Begleitplan –Maßnahmenkartei- vom 30.04.2008	Unterl. 12.3.3.2 (VKE 4 Thüringen)
Landschaftspflegerischer Begleitplan –Maßnahmenkartei- vom 30.04.2008	Unterl. 12.3.3.4 (VKE 4 Thüringen)
Wassertechnische Untersuchung vom 30.04.2008	Unterl. 13

Diese Unterlagen sind mit dem Stempelaufdruck „Nicht festgestellt“ versehen.

1.3 Grüneintragung

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 12.1, Nr. 5.1.2, Seite 186, ist im 2. Absatz die 4. Aufzählung „E 31“ durch „E 33“ ersetzt.

1.4 Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zur Verkehrseinheit 2

Mit diesem Beschluss wird der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005 Az. 33(WF)-31027-16/04-B 243 zur Verkehrseinheit 2

Verlegung der Bundesstraße 243
von westlich Bad Lauterberg (B 27) bis südlich AS L 604 (Bad Sachsa)
in den Gemarkungen Scharzfeld, Barbis, Bad Lauterberg, Bartolfelde,
Osterhagen und Steina

wie folgt geändert:

1.4.1

Im Bauwerksverzeichnis, Unterl. 10, Seite 24, lfd. Nr. 12.3, Spalte 4, wird als künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger die „Feldmarksgenossenschaft Steina“ gestrichen und durch „Stadt Bad Sachsa“ ersetzt.

1.4.2

Im Grunderwerbsplan, Unterl. 14.1, Plan 11, werden die Angaben „11.18.2/1.768 m², 11.25.2/1.297 m² und 11.26.2/2.231 m²“ geändert in „11.18.1/1.768 m², 11.25.1/1.297 m² und 11.26.1/2.231 m²“. Die Colorierung der aufgeführten Flächen ist entsprechend der Planzeichenerklärung von „zum Straßenbau vorübergehend benötigte Flächen“ in „zu erwerbende Flächen“ geändert.

1.4.3

Im Grunderwerbsplan, Unterl. 14.1, Plan 12, wird die Angabe „12.8.2/1.020 m²“ geändert in „12.8.1/1.020 m²“. Die Colorierung der aufgeführten Flächen ist entsprechend der Planzeichenerklärung von „zum Straßenbau vorübergehend benötigte Flächen“ in „zu erwerbende Flächen“ geändert.

1.4.4

Im Grunderwerbsverzeichnis, Unterl. 14.2, Bl. 43, GE-Plan 11.18; Bl. 44, GE-Plan 11.25 und 11.26 sowie Bl. 46, GE-Plan 12.8 wird jeweils die lfd. Nr. „2“ geändert in lfd. Nr. „1“. Die jeweiligen Flächengrößenangaben in Spalte 9 (Größe der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche) von 1.768 m² (11.18), 1.297 m² (11.25), 2.231 m² (11.26) und 1.020 m² (12.8) werden ersatzlos gestrichen und jeweils in Spalte 8 (Größe der zu erwerbenden Fläche) übertragen.

Begründung

Durch den Bau der neuen B 243n ist eine direkte Zufahrt von Abbauflächen zur Rohstoffsicherung auf die B 243 nicht mehr möglich. Als sinnvollste Lösung kommt eine Anbindung an die B 243 über die L 603 durch Nüxei, die alte B 243, den Wirtschaftsweg Nr. 10 und die L 604 in Betracht. Da die Feldmarksgenossenschaft Steina als Eigentümerin des Wirtschaftsweges nicht in der Lage ist, die zukünftige Unterhaltung des Weges bei Belastung durch zwei Abbauunternehmen zu gewährleisten, war der Weg der Stadt Bad Sachsa als Eigentümerin und Unterhaltungspflichtiger zu übertragen.

Die Feldmarksgenossenschaft Steina hat sich mit dem Verkauf der entsprechenden Flächen schriftlich einverstanden erklärt. Zwischen dem Maßnahmenträger und der Stadt Bad Sachsa wurde eine Vereinbarung dahingehend abgeschlossen, dass der Weg als Privatweg von der Stadt übernommen wird und lediglich dem landwirtschaftlichen Verkehr, den Jagdpächtern und den Abbaubetrieben zur Nutzung vorbehalten bleibt. Die Abbauunternehmen haben sich mit dieser Regelung ebenfalls einverstanden erklärt.

2. Nebenbestimmungen

2.1 zum Abfall- und Bodenschutzrecht

2.1.1

Mit Bodenaushub, der bei dem Bauvorhaben anfällt, ist wie folgt umzugehen:

2.1.1.1

Im Falle der

Verwertung von Bodenaushub ohne Fremdstoffe durch Wiedereinbau innerhalb der Trasse sind die eingebaute Aushubmenge und die Einbautiefe sowie der Verwertungszweck dem Landkreis Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, unverzüglich nach Abschluss der bodenrelevanten Baumaßnahmen formlos mitzuteilen (§§ 21, 40 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG)).

2.1.1.2

Bei einer vorgesehenen

Verwertung des Bodenaushubs ohne Fremdstoffe außerhalb der Trasse und in einer zugelassenen Verwertungsanlage

ist dem Landkreis Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, die Zulässigkeit der Verwertung durch chemische Untersuchung des Bodenaushubs am Entstehungsort nachzuweisen. Dies erfolgt gemäß den aktuell geltenden „Technischen Regeln über die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) grundsätzlich durch Untersuchung auf unspezifischen Verdacht. Ferner ist die Zulässigkeit der Verwertung am Verwertungsort zu belegen, in dem der Verwertungsort und der Transporteur benannt und die erfolgte Verwertung nachgewiesen werden (z. B. durch Wiegescheine, Annahmeerklärungen etc.).

Im Einzelfall kann nach vorheriger Absprache mit dem Landkreis Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, von dem Untersuchungserfordernis abgewichen werden – z. B. durch Beschränkung auf die harztypischen Schwermetalle. Dieses gilt insbesondere dann, wenn keine Hinweise auf andere schädliche Beimengungen vorhanden sind.

Die mit der Verwertung in der zugelassenen Verwertungsanlage im Zusammenhang stehenden Nachweise und Mitteilungen sind dem Landkreis Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, spätestens zwei Wochen nach Abschluss der Ablagerung vorzulegen (§§ 21, 40 KrW-/AbfG).

2.1.1.3

Im Falle einer

Verwertung des Bodenaushubs ohne Fremdstoffe außerhalb der Trasse und außerhalb einer zugelassenen Verwertungsanlage

(z. B. auf anderen Privatgrundstücken oder landwirtschaftlichen Flächen) ist rechtzeitig vor der Durchführung der Verwertungsmaßnahme die Zustimmung des Landkreises Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, einzuholen. Hierzu ist ein formloser schriftlicher Antrag auf Zustimmung zur beabsichtigten Verwertung zu stellen (§§ 21, 40 KrW-/AbfG).

Der Antrag muss Angaben über den Entstehungs- und Verwertungsort (ggf. Lageplandarstellung), den Zweck der Verwertung, die Aushubmenge und –tiefe sowie den beabsichtigten Transporteur enthalten.

Beigefügt sein muss eine schriftliche Erklärung des den Boden Annehmenden, der seine Bereitschaft zur Annahme des Bodens und seine Kenntnis über die chemische Zusammensetzung des Bodens bestätigt.

Weiterhin ist dem Antrag – zusätzlich zur Untersuchung nach Ziff. 2.1.1.2 – eine entsprechende chemische Untersuchung des Bodens am Ort der Verwertung beizufügen. Die Untersuchung hat grundsätzlich auf unspezifischen Verdacht gemäß den aktuell geltenden „Technischen Regeln über die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ der LAGA zu erfolgen.

Im Einzelfall kann nach vorheriger Absprache mit dem Landkreis Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, von dem Untersuchungserfordernis abgewichen werden – z. B. durch Beschränkung auf die harztypischen Schwermetalle. Dieses gilt insbesondere dann, wenn keine Hinweise auf andere schädliche Beimengungen vorhanden sind.

Mit der Verwertung darf erst begonnen werden, wenn eine entsprechende Zustimmungserklärung des Landkreises Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, vorliegt.

2.1.1.4

Anfallender Bodenaushub, der nicht verwertet werden kann, ist Abfall zur Beseitigung und nachweislich auf der Kreismülldeponie in Hattorf am Harz zu beseitigen (§ 13 Abs. 1 KrW-/AbfG i. V. m. der aktuellen Abfallsatzung für den Landkreis Osterode am Harz). Als Nachweis gelten die von dort ausgestellten Belege. Diese sind dem Landkreis Osterode am Harz, Fachbereich Ordnung, Naturschutz und Abfall, unverzüglich nach der Beseitigung vorzulegen (§§ 21, 40 KrW-/AbfG).

2.1.2

Sofern die Überbauung der südlich von Nüxei auf den Grundstücken, Flurstück 46/5, Flur 3, Gemarkung Steina und Flurstücke 8, 9 und 11, Flur 4, Gemarkung Tettenborn, gelegenen zwei Altablagerungen weitere Regelungen notwendig machen, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, die Planfeststellung nachträglich um weitere Auflagen zu ergänzen. Dem Landkreis Osterode am Harz verbleibt weiterhin das Recht, diesbezügliche ergänzende Auflagen aufzuerlegen.

2.2 Wasserrechtliche Nebenbestimmungen (§ 5 Niedersächsisches Wassergesetz-NWG) und Hinweise

2.2.1

Die Einleitungsstellen in die Gewässer bzw. die Einleitung in die Versickerungsbereiche sind so zu gestalten, dass Ausspülungen vermieden werden. Die Ausführungsplanung für die Einleitungsstellen und die Versickerungen sind im Einvernehmen mit dem Unterhaltungspflichtigen und dem Landkreis Osterode am Harz -untere Wasserbehörde- (UWB), aufzustellen.

2.2.2

In die Gewässer darf nur nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser eingeleitet werden.

2.2.3

6 Monate nach Abschluss der wasserbaulichen Arbeiten sind die Ausführungsunterlagen der Regenrückhaltebecken, Abscheideanlagen und Einleitungsbauwerke der UWB auszuhändigen.

2.2.4

Der Maßnahmenträger hat der UWB alle beabsichtigten baulichen, maschinellen und sonstigen Änderungen, die sich auf Menge und Beschaffenheit des abzuleitenden Wassers auswirken kön-

nen, zur Genehmigung vorzulegen.

2.2.5

Die Regenrückhaltebecken (RRB) sind gem. der jeweils gültigen RAS-EW zu bauen und zu betreiben. Ein Betriebsplan ist unmittelbar nach Erstellung der Becken aufzustellen und der UWB vorzulegen.

2.2.6

Der Leichtflüssigkeitsabscheider (RiStWag-Abscheider) ist nach Vorgabe der RiStWag, Ausgabe 2002, zu bauen und zu betreiben.

2.2.7

Für alle wasserwirtschaftlichen Anlagen werden wasserbautechnische Abnahmen vorgeschrieben. Dafür ist unmittelbar nach Fertigstellung der Anlagen ein Termin mit der UWB zu vereinbaren.

2.2.8 Hinweis

Maßnahmen, die den Wasserhaushalt beeinträchtigen können, aber nicht ausführlich in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt sind (z.B. Grundwasseraufschlüsse durch Bohrungen usw.), dürfen nur nach gesonderter Genehmigung durch die UWB gem. NWG durchgeführt werden.

2.3 allgemeine Nebenbestimmungen

2.3.1

Für den Fall, dass sich Änderungen für die VKE 4 auf Thüringer Seite ergeben, die sich auf die VKE 3 auf niedersächsischer Seite auswirken können, bleibt die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten. Dem Maßnahmenträger wird für diesen Fall aufgegeben, die Planänderung unter Vorlage der notwendigen Planunterlagen zu beantragen.

2.3.2

Der Maßnahmenträger 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. Hinsichtlich der Teilmaßnahme G 14.2 hat eine Abstimmung über den konkreten Umfang der Auflichtung unter weiterer Hinzuziehung des Grundeigentümers statt zu finden.

2.3.3

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

2.3.4

Dem Maßnahmenträger wird aufgegeben, Beginn und Ende der Baumaßnahme dem Wehrbereichskommando I – LKdo S-H, G 45 -Verkehrsinfrastruktur, Niemannsweg 220, 24106 Kiel, anzuzeigen.

2.3.5

Dem Maßnahmenträger wird ferner aufgegeben, vor Beginn der Erdarbeiten (Oberbodenabtrag) ein Abstimmungsgespräch mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für

Denkmalpflege durchzuführen, da aufgrund der allgemein siedlungsgünstigen Lage im Planungsbereich jederzeit mit archäologischen Fundstellen zu rechnen ist.

2.4 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 Einleitungserlaubnis

Es wird die wasserrechtliche Erlaubnis gem. § 10 Abs. 1 Niedersächsisches Wassergesetz (NWG) dafür erteilt, das im Planbereich bei Ausführung des Vorhabens anfallende Oberflächenwasser entsprechend der Unterlage „Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer“, Unterl. 13.3, Seite 1, einzuleiten.

3.2 Naturschutzrechtliche Genehmigung gem. § 28a Abs. 5 NNatG

Dem Maßnahmenträger wird im Rahmen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gem. § 28a Abs. 5 NNatG eine Ausnahme von den Verboten des § 28a Abs. 2 NNatG für die von den Konflikten K 4, K 13 und K 19a des Bestands- und Konfliktplans (Unterl. 12, S. 192) betroffene Biotopflächen erteilt.

Von dieser Ausnahmegenehmigung darf nur im Rahmen der Umsetzung dieses Planfeststellungsbeschlusses auf Grundlage der planfestgestellten Unterlagen Gebrauch gemacht werden.

3.3 Zulassung gemäß § 34c Abs. 3 NNatG

Gemäß § 34c Abs. 3 NNatG wird das Vorhaben trotz seiner Unzulässigkeit nach § 34c Abs.2 NNatG ausnahmsweise zugelassen. Zur Begründung wird auf Ziff. 12.10 dieses Beschlusses verwiesen.

4. Vereinbarungen und Zusagen

4.1 Vereinbarungen

4.1.1

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Landkreis Osterode a.H. sowie der Stadt Bad Sachsa und der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) richten sich nach den zwischen den Parteien ggfs. zu schließenden Vereinbarungen.

4.2 Zusagen

Alle von dem Maßnahmenträger im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens, insbesondere im 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

Der Maßnahmenträger sagt zu, dass der Landkreis Osterode a.H. (untere Bodenschutzbehörde) informiert und mit ihm das weitere Vorgehen abgestimmt wird, soweit bei den Bauarbeiten Materialien (Bodenabfälle) aus Altablagerungen oder sonstigen Bodenverunreinigungen angetroffen werden.

4.2.2

Der Maßnahmenträger sagt zu, dass vor Beginn der Erdarbeiten (Oberbodenabtrag) ein Abstimmungsgespräch mit der Unteren Denkmalschutzbehörde sowie dem Landesamt für Denkmalpflege erfolgt und der Trassenbereich jederzeit von der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege nach erfolgter Absprache betreten werden kann.

4.2.3

Der Maßnahmenträger sagt zu, dass die Erschließung landwirtschaftlicher Flächen auch während der Bauarbeiten gewährleistet ist.

4.2.4

Der Maßnahmenträger sagt zu, dass bei Benutzung der Wirtschaftswege im Rahmen der Bau-durchführung entsprechende Vereinbarungen, z.B. zu Fragen der Beweissicherung, mit den Grundeigentümern getroffen werden.

4.2.5

Der Maßnahmenträger sagt zu, dass Rekultivierungsmaßnahmen von Flächen, die für den Baubetrieb vorübergehend in Anspruch genommen werden und anschließend der Landwirtschaft wieder zur Verfügung stehen, mit der Flurbereinigungsbehörde abgestimmt werden.

4.2.6

Der Maßnahmenträger sagt zu, dass hinsichtlich der veränderten Verkehrsregelung während der Bauzeit eine Abstimmung mit der örtlichen Landwirtschaft erfolgt.

4.2.7

Der Maßnahmenträger sagt zu, die PWC-Anlage an die öffentliche Abwasserbeseitigungsanlage der Stadt Bad Sachsa anzuschließen.

5. Entscheidungen über Einwendungen/Stellungnahmen

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 Maßnahmenträgers Rechnung getragen wird oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

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.

6.5

Die Planunterlagen für die Verkehrseinheit (VKE) 3 beinhalten *nachrichtlich* ebenfalls die Verlegung der B 243 auf Thüringer Landesgebiet. Die nach Ziff. 1 dieses Beschlusses planfestgestellten Unterlagen gelten generell jedoch nur für die Verlegung der B 243 im Bereich des Landes Niedersachsen. Für den Thüringer Bereich der B 243 hat das Thüringer Landesverwaltungsamt zeitgleich ein Planfeststellungsverfahren für die VKE 4 durchgeführt und am 18.08.2009 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Jener bereits erlassene Planfeststellungsbeschluss des Thüringer Landesverwaltungsamtes vom 18.08.2009 sowie dieser Beschluss sind jeweils als eigenständige rechtliche Absicherung für die VKE 3 und VKE 4 anzusehen, obwohl die einzelnen VKE für sich jeweils keinen Verkehrswert besitzen. Gleichwohl ist aufgrund der Tatsache, dass die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen und die Straßenbauverwaltung des Landes Thüringen die Planung für den Länderübergreifenden Abschnitt Mackenrode, (VKE 3 und VKE 4) detailliert abgestimmt haben, gewährleistet, dass die Baudurchführung insgesamt als Einheit erfolgt. Im Übrigen wird auf die Auflage in Ziff. 2.3.1 dieses Beschlusses verwiesen.

6.6

Änderungen hinsichtlich des landwirtschaftlichen Wegenetzes sind im Rahmen des lfd. Flurbereinigungsverfahrens möglich, wenn sie dem Zweck der Flurbereinigung im Sinne einer optimalen Erschließung sowie der Herbeiführung günstiger Planformen der Ackerflächen dienen. Dies gilt auch für andere Anlagen, die „gemeinschaftlich“ im Sinne des Flurbereinigungsgesetzes wären.

B Begründender Teil

7. Verfahrensbeschreibung, Verfahrensablauf

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist für die B 243 eine Verlegung von Herzberg (Niedersachsen) bis Nordhausen (Thüringen) enthalten.

Aufgrund der großen Länge ist die Baumaßnahme in mehrere Verkehrseinheiten (VKE) unterteilt.

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist die VKE 3 von südlich der AS L 604 bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen.

Die VKE 3 bildet zusammen mit der sich in Thüringen unmittelbar anschließenden VKE 4 (Ortsumgehung Mackenrode) den gemeinsamen, als Einheit zu betrachtenden, länderübergreifenden Bauabschnitt „Mackenrode“.

Für die VKE 4 wurde in Thüringen zeitgleich das Planfeststellungsverfahren durchgeführt und mit vollziehbarem Planfeststellungsbeschluss vom 18.08.2009 abgeschlossen.

Für die Baumaßnahme der VKE 3 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Goslar, bei mir die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt.

Das Planfeststellungsverfahren wurde am 12.09.2008 formell eingeleitet. Die Pläne haben nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung vom 22.09.2008 bis 21.10.2008 öffentlich zu jedermanns Einsicht bei der Stadt Bad Sachsa ausgelegen. In der Bekanntmachung sind die Stellen, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren, bezeichnet worden.

Die Pläne sowie die erhobenen Einwendungen sind dann nach ortsüblicher Bekanntmachung gem. § 73 Abs. 6 VwVfG, am 22.04.2009 in Tettenborn erörtert worden. Über diese Erörterung ist eine Niederschrift gefertigt worden, die allen Verfahrensbeteiligten zugesandt wurde. Die Förmlichkeiten des Verfahrens sind somit beachtet worden.

8. Planrechtfertigung und Begründung der Verlegungsmaßnahme

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)).

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat der Verkehr auch auf der B 243 sehr stark zugenommen. Aus der hohen Verkehrsbelastung und der dafür nicht dimensionierten B 243 resultieren hohe Lärm- und Schadstoffimmissionen in den Ortsdurchfahrten. Die vorhandene Streckencharakteristik der B 243 ist in weiten Teilen von den Ortsdurchfahrten, z.B. der Ortschaft Nüxei, geprägt. Hier ist der auf der B 243 zu erwartende Verkehr mit den gegebenen städtebaulichen Funktionen unverträglich. Der Ausbauzustand der Ortsdurchfahrten entspricht bereits heute nicht mehr den Anforderungen, die sich aus den Verkehrsbelastungen ableiten.

Die bestehende Situation ist darüber hinaus nicht geeignet, die wirtschaftliche Integration der neuen Bundesländer zu fördern. Daraus leitet sich der Bedarf nach einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen der A 7 im Raum Seesen und der A 38 im Raum Nordhausen ab, die gleichzeitig die bereits angesprochene Entlastung der in diesem Abschnitt noch bestehenden Ortsdurchfahrten ermöglicht.

Aufgrund der bestehenden Verhältnisse und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ist die Verlegung der B 243 unumgänglich.

Die Notwendigkeit ist aber auch durch das Fernstraßenausbaugesetz vom 20.01.2005 (BGBl I S.201) gesetzlich festgestellt. Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B 243 für diesen Streckenabschnitt in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen. Gem. § 1 des Bundesfernstraßenausbaugesetzes wird ausdrücklich festgestellt, dass die im Bedarfsplan enthaltenen Fernstraßenvorhaben für die Linienbestimmung nach § 16 und für die Planfeststellung nach § 17 FStrG verbindlich sind. Mit Aufnahme von Bau- und Ausbauvorhaben in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen konkretisiert der Bundesgesetzgeber die Planrechtfertigung mit bindender Wirkung; nach höchstrichterlicher Rechtsprechung erstreckt sie sich dabei auch auf den Verkehrsbedarf als einen in die Abwägung einzustellenden Belang. Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen den mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Es wäre insofern widersprüchlich, wenn der Bedarf für die Planrechtfertigung feststünde, für die Abwägung aber in Frage gestellt werden könnte.

Das Erfordernis einer dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Verlegung der B 243 ist damit gegeben und in dem als Unterlage 1 beiliegenden Erläuterungsbericht im Einzelnen ausführlich begründet worden. Auf die Begründung wird hiermit verwiesen

Zusammenfassend betrachtet ist das Vorhaben gerechtfertigt und erforderlich und trägt den Planungsleitsätzen und Planungszielen Rechnung. Unter der besonderen Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit im Sinne des § 17 FStrG (siehe hierzu Ziff. 12) kommt die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung zwischen den betroffenen privaten Belangen und den betroffenen öffentlichen Belangen einerseits und dem öffentlichen Interesse an der Verlegung der B 243 andererseits zu dem Ergebnis, dass dem Antrag des Geschäftsbereichs Goslar der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit den in Ziffer 2. dieses Beschlusses festgesetzten

Nebenbestimmungen entsprochen werden kann. Dort, wo dennoch private Interessen betroffen bleiben, überwiegt das öffentliche Interesse an der Verlegung der Bundesstraße.

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 der Verlegung der B 243 im Bereich der Stadt Bad Sachsa beachtet. Durch die neue Lage der B 243 wird die Ortslage Tettenborn spürbar entlastet, wodurch die Lärmimmissionen in diesem Bereich verringert werden konnten.

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 sind gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Bereits im Zuge des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens wurden für den Abschnitt Mackenrode mehrere Varianten untersucht. Die nunmehr planfestgestellte Variante führt zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Ortschaft Tettenborn.

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 an 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 den 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 Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

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 SSP Consult vom Dezember 2003. Die Prognose berücksichtigt u. a. eine Verkehrsmenge von 11.500 Kfz/24 Std. für die B 243 und einen LKW-Anteil von 15 % am Tage und 25 % in der Nacht. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung treten Grenzwertüberschreitungen weder in der Ortschaft Nüxei noch in der Ortschaft Tettenborn auf. Die höchsten ermittelten Werte finden sich für Tettenborn am Immissionspunkt (IP) 41, für Nüxei am IP 25. Der maximale Beurteilungspegel (nachts) am Immissionspunkt 25 in Nüxei liegt mit 51 dB(A) um 3 dB(A) unter dem maßgeblichen Nachtgrenzwert für Mischgebiete. Die Beurteilungspegel der Außenwohnbereiche liegen hier deutlich um bis zu 5 dB(A) unter dem Tagesgrenzwert. In Tettenborn liegt der maxima-

le Beurteilungspegel (nachts) am Immissionspunkt 41 mit 44 dB(A) um 10 dB(A) unter dem Nachtgrenzwert von Mischgebieten. Die Beurteilungspegel für Außenwohnbereiche liegen ebenfalls mit ca. 14 dB(A) unter dem Tagesgrenzwert.

Aufgrund der relativ geringen Verkehrsbelastung und der großen Entfernung tritt auch im Bereich der Neubaubedingten Anpassungsmaßnahme der L 604 keine Erhöhung des Verkehrslärms auf, die Schallschutzmaßnahmen auslösen würde.

Insoweit sind weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, bzw. waren dem Maßnahmenträger aufzuerlegen.

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 gesetzgeberischen 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 unstrittigen – 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 hat sich der Vorhabensträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinander gesetzt (s. Unterlage 11 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.

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass durch den Verkehr im Betrachtungsgebiet Luftschadstoffbelastungen vorliegen. Insgesamt werden die Grenzwerte der 22. BImSchV durch die geplante Verlegung der B 243 ermittelten Immissionen (Vor- und Zusatzbelastung) jedoch nicht überschritten.

Entsprechend der vom Maßnahmenträger vorgelegten Untersuchungsergebnisse ergibt sich, dass der 24 h-Mittelwert für die kritische Prüfgröße Feinstaub (PM₁₀) im Abstand von 10 m vom Fahrbahnrand im Vergleich zum Grenzwert von 50 µg/m³ 19 mal überschritten wird. Zulässig sind nach der 22. BImSchV 35 Überschreitungen im Jahr.

Der 1 h-Mittelwert für Stickstoffoxid (NO₂) wird im Abstand von 10 m vom Fahrbahnrand im Vergleich zum Grenzwert von 10 µg/m³ 7 mal überschritten. Erlaubt sind hier 18 Überschreitungen im Jahr.

Damit ist die Planung aus lufthygienischer Sicht zulässig und weitergehende detaillierte Untersuchungen nicht erforderlich.

Ergänzend ist folgendes auszuführen:

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 emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote.

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 der Auffassung, dass die Verlegung der B 243 im fraglichen Abschnitt aus luftschadstoffrechtlicher Sicht zugelassen werden kann.

11. Natur und Landschaft

11.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

11.1.1 Eingriff

Die Verlegung der B 243 stellt gem. § 7 Abs. 1 NNatG einen naturschutzrechtlichen Eingriff dar. Die Verlegung 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 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung. Durch das Vorhaben wird eine Fläche von 6,11 ha versiegelt (Straßenflächen u. dgl.), 0,57 ha teilversiegelt (Wirtschaftswege etc.) und 11,43 ha durch Damm- und Einschnittböschungen überbaut.

Es wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass die Verlegung der B 243 zu erheblichen Belastungen von Natur und Landschaft, und insbesondere zu gravierenden Trennwirkungen 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, der Rekultivierung des Bodens, der Beschränkung des Baufeldes, sowie dem Schutz des Grundwassers im Rahmen des Baubetriebes dienen.

11.1.3 Kompensationsbedarf

Die mit der Verlegung der B 243 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.

11.1.4 Ausgleichsmaßnahmen

Die Beeinträchtigungen von Böden durch Versiegelung, die Zerschneidung von Habitaten und Funktionsbeziehungen, die Überbauung von Bächen und Gräben usw., können nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die auf einer Fläche von ca. 25 ha planfestgestellten Maßnahmen A 18 bis A 32 des landschaftspflegerischen Begleitplanes 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 die Verlegung der B 243 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 die Verlegung der Bundesstraße. Wie bereits unter Ziff. 8 ausgeführt, hat durch die Wiedervereinigung Deutschlands der Verkehr auf der B 243 sehr stark zugenommen. Aus der hohen Verkehrsbelastung, insbesondere dem mit mehr als 20 % hohen Lkw-Anteil und der für diese Belastung nicht dimensionierten B 243, ergeben sich stark steigende Belastungen durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen in den Ortsdurchfahrten. Gleichzeitig kann die bestehende B 243 ihre Aufgabe als wichtige Verbindungsachse zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Thüringen nicht erfüllen, da die zahlreichen und zum Teil sehr engen Ortsdurchfahrten die Reisegeschwindigkeit erheblich einschränken.

Eine unterlassene Verlegung der B 243, mit ihrer unzureichenden Leistungsfähigkeit in jetziger Form, steht insoweit der Verbesserung der Infrastruktur für die Region Südharz entgegen. Obwohl ein Teil der naturschutzrechtlichen Eingriffe unvermeidbar und auch nicht ausgleichbar ist, ist die Planfeststellungsbehörde zusammenfassend zu der Überzeugung gelangt, dass die Interessen an der Verlegung der B 243 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 33 bis E 36 auf einer Gesamtfläche von ca. 10,88 ha, die nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet sind, die nicht ausgleichbaren Eingriffe in Natur und Landschaft zu kompensieren.

So ist mit der Entwicklung von Laubwald mit Sukzessionsstreifen auf einer Fläche von ca. 4,88 ha die funktions- und landschaftsgerechte Einbindung einer Grünbrücke in das landschaftliche Umfeld als Leitstruktur für die verschiedenen Tiere vorgesehen. Mit der Pflanzung von Einzelbäumen (Bergahorn, Stieleiche) kann eine Überprägung der Landschaft durch das Straßenbauwerk und der Verlust einer landschaftsbildenden Baumgruppe kompensiert werden.

Darüber hinaus sind Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Rückbau der 2. Fahrbahn der B 243alt im Mackenröder Wald vorgesehen. Entsprechend der Ersatzmaßnahmen E01 bis E03 erfolgen eine Entsiegelung der Fahrbahn der B 243alt, die Anpflanzung von Alleebäumen sowie die Entwicklung eines Feldgehölzes als Leitstruktur. Hiermit werden die ursprüngliche Biotopsituation und der ursprüngliche Alleecharakter der B 243alt wieder hergestellt und eine Verbesserung des Biotopverbundes zwischen den einzelnen Teilen des FFH-Gebietes „Gipskarstgebiet bei Bad Sachsa“ erreicht.

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.

In § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG wird das Verbot ausgesprochen, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Nach den fachlich nicht zu beanstandenden Feststellungen der artenschutzrechtlichen Ausführungen (Unterl. 12.1, Ziff. 5.7) kommen die in den Tabellen 9 und 10 dieser Unterlage aufgeführten streng und besonders geschützten Arten auf den Flächen vor, die bau- oder anlagebedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, bzw. ihr Vorkommen kann dort nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Die – auch für die verschiedenen besonders geschützten Arten – essenziellen Habitate liegen jedoch abseits des näheren Straßenumfeldes. Räumlich-funktionale Beziehungen zwischen verschiedenen Teilräumen des Untersuchungsraumes sind nur, aber auch in besonderer Weise für

bestimmte Arten in einzelnen Abschnitten des Vorhabens gegeben. Hervorzuheben sind Wildkatze, Luchs und verschiedene Fledermausarten.

Die Verbotstatbestände der §§ 42 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 BNatSchG sind hier aber nicht einschlägig.

Zum Tötungsverbot (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG):

Das vorliegende Vorhaben ist zum einen als solches bereits so ausgestaltet und zum anderen mit weiteren speziellen Schutzvorkehrungen derart ausgestattet, dass relevante Mortalitätsrisiken im rechtlichen Sinne ausreichend vermieden und die Verbote bezüglich der Tötung von besonders geschützten Arten insoweit nicht berührt werden. Zu verweisen ist hier auf baulich-technische Vorkehrungen und planfestgestellte Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen. Aber auch durch den Bau von Schutzzäunen- und wänden wird verhindert, dass Wildkatzen und Luchse Individuenverluste erleiden. Ebenso wird durch bestimmte Bepflanzungsmaßnahmen ein gefährdungsfreier bzw. –armer Überflug für verschiedene Fledermausarten ermöglicht.

Zum Störungsverbot (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG):

Auch von einer Störung wild lebender Tiere der streng geschützten Art und der europäischen Vogelarten ist nicht auszugehen. Durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen wird eine Vergrößerung des Habitatangebotes für die hier anzutreffenden besonders geschützten Vögel und Säugetiere herbeigeführt, so dass die mit dem Vorhaben einhergehenden Störungen nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen. Bezüglich der streng geschützten Säugetieren, wie Luchs und Wildkatze ist festzustellen, dass durch die Querungsbauwerke und die planfestgestellten Schutzvorkehrungen für sie die Nutzung des Raumes nicht nur erhalten bleibt. Die Planfeststellungsbehörde erwartet hier sogar Verbesserungen, da die bestehende B 243 als Gefährdungsfaktor im Bereich des Mackenröder Waldes sogar deutlich entschärft wird.

Bei den Fledermausarten wird durch die vorgesehenen gesicherten Über- und Unterflugmöglichkeiten letztlich eine Störung während der Flugphasen der Arten insbesondere zwischen Quartieren und Jagdlebensräumen vermieden. Zudem hat das Bauvorhaben eine ausreichende Entfernung zu den dauerhaften Höhlenquartieren der Fledermausarten.

Zum Brutstättenschutz (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG):

Durch die Regelung, dass die Freimachung des Baufeldes nur außerhalb der Brutzeit durchgeführt werden darf, ist gewährleistet, dass direkte Auswirkungen des Vorhabens auf die Brutstätten verhindert werden und dass für die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte keine Verschlechterung eintritt (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Zum Pflanzenschutz (§ 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG):

Standorte von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten werden vorhabensbedingt nicht betroffen, streng geschützte Pflanzen wurden im Einwirkungsbereich des Vorhabens nicht ermittelt.

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 die Beeinträchtigung der Biotope gem. § 28a Abs. 5 Ziff. 2 Halbsatz 2 NNatG ist die Extensivierung der Ackernutzung (Ackerrandstreifen) und die Umbettung diasporenhaltiger Ackerkrume vorgesehen (vgl. die planfestgestellte Ausgleichsmaßnahmen A 20 und A 21).

12. Umweltverträglichkeitsprüfung

12.1 Zusammenfassende Darstellung

Für den Neubau bzw. die Änderung einer Bundesfernstraße ist nach Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3c 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.

Darüber hinaus hat in dem Raumordnungsverfahren der damaligen Bezirksregierung Braunschweig zur Verlegung der B 243 zwischen Herzberg a.H. und der Landesgrenze Niedersachsen/Thüringen bereits eine integrierte Prüfung der Umweltverträglichkeit stattgefunden. Die Ergebnisse sind in der landesplanerischen Feststellung vom 08.01.1999 berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung von § 16 Abs. 2 UVPG reichen die Darstellungen in den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht und im landschaftspflegerischen Begleitplan sowie die allgemein verständliche Zusammenfassung gem. § 6 UVPG (Unterlagen 1, 12.1 und 1 a der Planunterlagen) 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 vorletzter 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 und der behördlichen Stellungnahmen sind durch das Vorhaben folgende, für die Beurteilung relevanten Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten:

12.2 Menschen

Auswirkungen auf den Menschen können sich vor allem durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen des Vorhabens ergeben. Insbesondere für die Ortschaft Tettenborn ist eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung zu erwarten, da die Trasse näher an die Ortschaft heranrückt.

Nach der durchgeführten luftschadstofftechnischen Untersuchung haben die Berechnungen allerdings ergeben, dass die zu erwartenden Immissionsbelastungen die Grenzwerte der 22. BImSchV einhalten. Gleichfalls sind weder in der Ortschaft Nüxei noch in der Ortschaft Tettenborn Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ermittelt worden.

12.3 Tiere, Pflanzen, Biotope

Das Bauvorhaben führt zu bau-, anlagen- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Biotopstrukturen auf einer Fläche von ca. 6,1 ha, wobei zum überwiegenden Teil Ackerflächen geringer Biotopwertigkeit betroffen sind.

Durch den Neubau der B 243 werden großflächig die Wander- bzw. Bewegungsmöglichkeiten der Tierarten eingeschränkt. Für Großsäugetiere werden Wanderwege unterbrochen und es kommt zur Zerschneidung von Flugkorridoren und Funktionsbeziehungen von Fledermausarten. Des Weiteren besteht das Risiko von Habitatverlusten und Störungen im Offenland lebender Vogelarten, insbesondere der Feldlerche.

12.4 Boden

Durch das Vorhaben werden 6,7 ha Boden versiegelt und 11,4 ha durch Damm- und Einschnittböschungen überbaut. Funktionsminderungen durch Schadstoffeinträge sind bis in max. 10 m Entfernung von Straßen möglich.

In Anspruch genommen werden vor allem landwirtschaftlich genutzte Böden, besonders schutzwürdige Böden werden allerdings nicht in Anspruch genommen.

12.5 Wasser

Mit der erforderlichen Versiegelung gehen prinzipiell auch eine Verringerung der Grundwasserneubildungsrate und eine Erhöhung des Oberflächenabflusses einher. Im Bereich der Grünbrücke und im Bereich der Kreuzung der B 243 mit der L 604 südlich von Tettenborn verläuft die Trasse im Einschnitt. Im Einschnittsbereich südlich von Tettenborn wurde die Höhenlage der B 243n um 4,50 m angehoben, um dauerhafte Grundwasserabsenkungen zu vermeiden.

12.6 Klima/Luft

Durch das Vorhaben gehen Bereiche mit allgemeiner Bedeutung für die Kalt- und Frischluftproduktion verloren; diese weisen jedoch keine Zuordnung zu klimatisch-/lufthygienisch belasteten Siedlungen auf.

Träger öffentlicher Belange befürchten durch die umfangreichen Aufschüttungen einen Verschluss der Talsenke. Es wird die Erstellung eines Klimagutachtens gefordert, um zu überprüfen, ob diese Veränderungen Auswirkungen z.B. auf die Nebelbildung haben.

12.7 Landschaftsbild

Das Vorhaben führt zu einer erheblichen Überprägung der Landschaft. Bedeutend sind hier die raumteilende Wirkung der Trasse, die Dammlage im Bereich der Ortslage Nüxei sowie die Durchschneidung von Bereiche mit zum Teil sehr hohem Erlebniswert. Landschaftsbeeinträchtigungen sind auch durch das Dammbauwerk zur Überführung der L 604 bis zu einer Höhe von 6 m gegeben. Zudem wird der Erholungs- und Erlebniswert der Landschaft in erheblichem Maß durch Lärmimmissionen negativ beeinflusst; es ist eine Zusatzbelastung auf einer Fläche von ca. 80 bis 85 ha zu erwarten.

12.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Boden- und Baudenkmale oder kulturhistorisch bedeutsame Objekte sind im Trassenbereich nicht nachgewiesen.

12.9 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 Umweltauforderungen) 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. Aus lärmtechnischer und lufthygienischer Sicht und bezogen auf die jeweiligen Beurteilungswerte ist die Planung nicht abzulehnen, zumal Grenzwertüberschreitungen weder im Hinblick auf die Schadstoffbelastung noch hinsichtlich der Lärmbelastung ermittelt wurden.

Beeinträchtigungen von Biotopen/Pflanzen und Tieren durch den Verlust von Hecken- und Einzelgehölzen werden durch den Umbau von Nadelgehölzbeständen südlich der Grünbrücke ausgeglichen. Der Verlust und die Störung von Lebensräumen typischer Offenlandarten werden durch die Extensivierung der Ackernutzung und der Umwandlung von Ackerflächen hinreichend kompensiert. Ebenfalls ist eine Kompensation von beeinträchtigten Bodenfunktionen grundsätzlich möglich.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen durch Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate werden im Wesentlichen im Rahmen der Kompensation für die Bestandteile des Naturhaushaltes Biotope/Pflanzen und Boden berücksichtigt. Da die vorgesehene Regenwassereinleitung in Vorfluter über vorgeschaltete Rückhaltebecken und Drosseleinrichtungen erfolgt und die gedrosselten Einleitemengen anhand der natürlichen Abflüsse aus dem Einzugsgebiet ermittelt wurden, ergibt sich für die Vorfluter keine größere Belastung als bisher.

Auch die Beeinträchtigung der Schutzgüter Klima/Luft und Landschaftsbild können durch Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen hinreichend ausgeglichen werden. Durch die landschaftsgerechte Eingrünung der Trasse werden die Beeinträchtigungen gemindert.

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 Abwägung nach § 11 NNatG ist in Ziff. 11.1.5 und der Gesamtabwägung nach § 17 FStrG in der allgemeinen Begründung unter Ziff. 8 dieses Beschlusses dargestellt.

Bei der Prüfung der Umweltauswirkungen haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens begründen könnten.

12.10 Schutzgebiete nach der FFH-Richtlinie

12.10.1 Verträglichkeitsprüfung

§ 34c Abs. 1 Satz 1 NNatG und Art. 6 Abs.3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) schreiben vor, dass „Projekte“ vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung zu überprüfen sind.

Das FFH-Gebiet Nr. 136 „Gipskarstgebiet bei Bad Sachsa“ in einer Gesamtgröße von 1.495 ha ist mit Entscheidung der EU-Kommission vom 07.12.2004 in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 UAbs. 3 FFH-RL der Kommission aufgenommen worden (EU-Kommission 2004, Abl. L 382 vom 28.12.2004, S.42). Das Gebiet gilt damit als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung.

Bei der Verlegung der B 243 handelt es sich um ein „Projekt“ i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 11b BNatSchG i.V.m. § 34a Abs. 1 NNatG, denn das Vorhaben bedarf der Planfeststellung, stellt einen „Eingriff“ i.S.d § 18 BNatSchG (=§ 7 NNatG) (dazu siehe oben unter Ziffer 11.1.1) dar und ist, da es zum Teil innerhalb der Grenzen des vorgenannten FFH-Gebiets Nr.136 realisiert werden soll, geeignet, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (§ 10 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG) erheblich zu beeinträchtigen.

Im Hinblick auf mögliche erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes hat die Straßenbauverwaltung bereits zur Linienbestimmung eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt. Für eine abschließende Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Vorhabens anhand der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Gipskarstgebiet bei Bad Sachsa“ hat die Straßenbauverwaltung eine ergänzende Untersuchung im Rahmen der zwischenzeitlich erstellten Unterlage 1b „Angaben für die FFH-Ausnahmeregelung“ vom 15.01.2007 durchführen lassen.

Danach ist das Vorhaben mit erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 136 in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen verbunden. So werden insbesondere Waldmeister-Buchenwald (Natura 2000-Code 9130) und Magere Flachland-Mähwiesen (Natura 2000-Code 6510) in Mitleidenschaft gezogen, Flugkorridore und Funktionsbeziehungen für Fledermäuse zer-

schnitten, und Habitatfunktionen der FFH-Lebensraumtypen und der Jagdhabitats der Fledermausarten werden eingebüßt oder gemindert.

Das Vorhaben ist deshalb i.S.d. § 34c Abs. 2 NNatG und Art.6 Abs. 3 FFH-RL „unverträglich“.

12.10.2 Ausnahmen

Zwar ist ein schutzgebietsunverträgliches Vorhaben grundsätzlich unzulässig (§ 34c Abs. 2 NNatG), vorliegend sind jedoch nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Voraussetzungen für eine Zulassung im Ausnahmewege nach § 34c Abs. 3 NNatG i.V.m. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL erfüllt.

12.10.2.1 Alternativen

Dem Vorhabensträger stehen keine zumutbaren Alternativen zur Verfügung, mit denen der mit der Verlegung der B 243 verfolgte Zweck an anderer Stelle oder mit geringerer Eingriffsintensität – gemessen am Schutzkonzept der FFH-Richtlinie - zu erreichen wäre (§ 34c Abs. 3 Nr.2 NNatG und Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts übersteigen die dem Vorhabenträger durch die Alternativenregelung angesonnenen Vermeidungsanstrengungen das zumutbare Maß dann, wenn sie außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem mit ihnen erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen (Urteil des BVerwG vom 16.05.2002, 4 A 28.01, RdNr. 37). In diesem Zusammenhang können auch finanzielle und andere naturschutzfremde Erwägungen den Ausschlag geben.

Ob Kosten oder sonstige Belastungen und Nachteile außer Verhältnis zu dem nach Art. 6 FFH-RL festgelegten Schutzregime stehen, ist am Gewicht der beeinträchtigten gemeinschaftlichen Schutzgüter zu messen. Richtschnur hierfür sind primär die Schwere der Gebietsbeeinträchtigung, Anzahl und Bedeutung etwa betroffener Lebensraumtypen oder Arten sowie der Grad der Unvereinbarkeit mit den Erhaltungszielen einerseits, aber auch das Gewicht der entgegenstehenden – auch naturschutzexternen – Belange.

Gemessen an diesen Anforderungen gibt es zur planfestgestellten Straßenvariante keine zumutbare Alternative.

Im Rahmen einer ergänzenden UVS hat der Vorhabensträger insgesamt acht Straßenalternativen im Hinblick auf deren Auswirkungen auf die maßgeblichen Bestandteile des FFH-Gebiets 136 untersuchen lassen.

Jede dieser Varianten lässt erhebliche Auswirkungen auf maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebiets erwarten.

Bei der Beurteilung von relevanten Alternativen scheidet die Nichtrealisierung des Vorhabens (Null-Variante) bereits aus, weil damit die zentralen Ziele des vorliegenden Projekts, auch nicht suboptimal, sondern in entscheidenden Punkten gar nicht, erreicht werden können.

Zwei der Varianten lassen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets erwarten, die in der Summe offenkundig deutlich umfangreicher sind als diejenigen der gewählten Trassierung.

Für eine weitere Variante ergeben sich Kosten von 35 Mio € (gegenüber 16 Mio. € für die Vorzugstrasse!), für die drei anderen Varianten sogar in Höhe von 68 Mio. € (was insbesondere auf Entschädigungsleistungen für die Durchquerung eines Rohstoffabbaugebietes zurückzuführen ist). Bei den letztgenannten beiden Alternativen liegen zudem schwierige Geländeverhältnisse vor und die Baulängen sind deutlich größer.

Die Höhe und Differenz der Mehrkosten dieser vier Alternativen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde so gravierend, dass diese vor dem Hintergrund der nicht bzw. kaum bestehenden ökologischen Vorteile gegenüber der planfestgestellten Trassierung als nicht zumutbar zu bewerten sind.

12.10.2.2 Öffentliches Interesse

Die Verlegung der B 243 ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer oder wirtschaftlicher Gründe, notwendig (§ 34 Abs. 3 Nr.1 NNatG und Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Ob solche Gründe gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Mit dieser Ausdrucksweise im Gesetztext ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln gemeint (so: Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 15.01.2004 – BVerwG 4 A 11.02 -).

Hieran gemessen ist das Vorhaben nicht zu beanstanden.

Wie bereits unter Ziffer 8. eingehend dargestellt, ist die Verlegung der B 243 aufgrund der bestehenden Verhältnisse und der zu erwartenden Verkehrsentwicklung unumgänglich. Auf diese Ausführungen wird verwiesen, wobei hier besonders die Entlastung der engen lang gezogenen, durch Lärm und Abgase übermäßig belasteten Ortsdurchfahrten, der sprunghaft angestiegene Kfz-Verkehr seit der Grenzöffnung und die sehr negative Entwicklung des Unfallgeschehens hervorzuheben sind.

Da es sich bei diesen Gründen um solche handelt, derentwegen das Vorhaben gerade in seinem Hauptzweck und nicht lediglich in einem Nebenzweck realisiert werden soll, sind sie als „zwingend“ i.S. von § 34c Abs. 2 NNatG und Art. 6 Abs. 4 FFH-RL anzusehen.

Diese Gründe überwiegen vorliegend auch die durch die FFH-Richtlinie geschützten Belange des Naturschutzes. Dabei war besonders zu berücksichtigen, dass sehr gute Aussichten bestehen, dass die betroffenen Lebensraumtypen durch die im Folgenden dargestellten Maßnahmen in so vollständiger Weise wieder hergestellt werden können, dass in der Gesamtbetrachtung erhebliche Beeinträchtigungen nicht zurückbleiben.

12.10.2.3 Kohärenzmaßnahmen

Es sind eine Reihe von Maßnahmen planfestgestellt, die dazu bestimmt und geeignet sind, die Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 zu gewährleisten (§ 34c Abs. 5 Satz 1 NNatG und Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Es handelt sich dabei vor allem um die Extensivierung bzw. Entwicklung von Grünland sowie die Entwicklung von Laubwald mit Sukzessionsstreifen im Bereich der Grünbrücke, die Umwandlung

von Nadelforst in naturnahen Laubwald sowie die Entsiegelung der 1992 errichteten zweiten Fahrbahn der B 243 im Mackenröder Wald.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde durchführbar und Erfolg versprechend. Sie sind geeignet, sicherzustellen, dass der Beitrag des FFH-Gebiets 136 zur Erhaltung des günstigen Zustands der wertbestimmenden Arten innerhalb der betroffenen biogeografischen Region gewahrt bleibt. Durch sie kann gewährleistet werden, dass die vom Vorhaben beeinträchtigten Funktionen im Netz Natura 2000 soweit wieder hergestellt werden, dass die Netzkohärenz unbeschadet bleibt.

13 Einwendungen und Begründung der Zurückweisung

13.1 Stadt Bad Sachsa

Die Stadt beanstandet die Höhenlage der Trasse, die gegenüber dem Raumordnungsverfahren um ca. 5 m angehoben wurde. Ein Verweis auf den hohen Grundwasserspiegel reiche nach Auffassung der Stadt nicht aus, um von der ursprünglichen Planung abzuweichen. Es werden weitere Alternativplanungen zur Absenkung der Trasse gefordert. Zu berücksichtigen seien in diesem Zusammenhang auch die Belange des Schutzgutes Mensch und des Schutzgutes Landschaftsbild. Das Schutzgut Mensch werde aufgrund der Trassenlage durch Lärmimmissionen beeinträchtigt. Aufgrund der Anhebung der B 243 und der querenden L 604 werde auch das durch Ackerbau und Viehzucht geprägte Landschaftsbild beeinträchtigt. Insbesondere werde ein historisches Baumtor südlich von Tettenborn zerstört. Eine derart massive Veränderung des Landschaftsbildes sei nicht hinnehmbar. Befürchtet werden aufgrund der Trassenanhebung zudem mikroklimatische Veränderungen durch den Verschluss der Talsenke. Da mit einem Rückstau der Kaltluft und zusätzlicher Nebelbildung zu rechnen sei, wird die Erstellung eines entsprechenden Klimagutachtens gefordert.

Nach Aussage der Stadt ist die Ortschaft Tettenborn aufgrund ihrer städtebaulichen Entwicklung nicht geeignet, Durchgangsverkehr der B 243 aufzunehmen. Wegen ansteigender Verkehrszahlen insbesondere für den LKW-Verkehr wird unmittelbar am südlichen Ortsende von Tettenborn auf der L 604 eine bauliche Maßnahme zur Verengung der Straße gefordert, die eine Durchfahrt für LKW unmöglich macht.

Schließlich wird ein Anschluss der geplanten PWC-Anlage an die öffentliche Abwasserbeseitigungsanlage der Stadt, sowie eine Notzufahrt für Rettungsfahrzeuge über die PWC-Anlage an die B 243 angeregt. Durch die Notzufahrt könnten überlange Anfahrtswege in Not- und Rettungsfällen vermieden werden. Darüber hinaus kann diese Zufahrt von Abbaunternehmen genutzt werden, um eine verkehrsgünstige Erschließung zweier Abbauflächen zu gewährleisten.

Der Stellungnahme wird im Wesentlichen nicht gefolgt.

Für die Beurteilung der Auswirkungen des ursprünglich vorgesehenen Einschnitts hat der Maßnahmenträger mehrere Bohrungen entlang der Trasse durchgeführt und den Grundwasserstand in regelmäßigen Abständen über mehrere Jahre gemessen. Der nach den Ergebnissen dieser Messungen vorliegende Grundwasserspiegel verlangt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, auch unter Berücksichtigung der natürlichen Schwankungen des Grundwasserspiegels, die nunmehr gewählte Höhenlage der B 243n. Weitere Alternativplanungen zur Absenkung der Trasse werden nicht für erforderlich gehalten. Der Maßnahmenträger hat durch die Vorlage entspre-

chender Berechnungen nachgewiesen, dass eine Tieferlegung der Trasse zusätzliche Kosten von ca. 200.000 € nach sich ziehen würde. Eine Tieferlegung würde zudem einen vermeidbaren Eingriff in das Schutzgut Wasser bedeuten. Dieser Eingriff müsste mit weiteren Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden, die zusätzliche Kosten verursachen und weitere landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch nehmen. Die untere Naturschutzbehörde hat in diesem Zusammenhang im Erörterungstermin deutlich gemacht, dass mit einer Tieferlegung deutliche negative Auswirkungen auf den südlich der Trasse angrenzenden Wald einhergehen.

Eine Tieferlegung der Trasse ist jedoch auch nicht zur Sicherung der Schutzgüter Mensch und Landschaftsbild erforderlich. In Ziff. 9 dieses Beschlusses ist dargelegt, dass auch bei der planfestgestellten Höhenlage der Trasse weder zu beachtende lärmtechnische Grenzwerte für den Tag noch für die Nacht erreicht bzw. überschritten werden. Eine Trassenänderung zur Optimierung des Lärmschutzes ist daher nicht angezeigt.

Aber auch zur Sicherung des Schutzgutes Landschaftsbild ist eine Tieferlegung der Trasse nicht erforderlich. Die Trasse befindet sich auch in der planfestgestellten Höhenlage mit ca. 2,50 m im Einschnitt. Durch die Gestaltungsmaßnahmen G 12 und G 15.2 wird die eintretende Überprägung der Landschaft durch das Straßenbauwerk kompensiert. Es ist mit der Eingrünung der Dammböschungen und Gehölzanzpflanzungen als Leitstrukturen im Querungsbereich der L 604 sichergestellt, dass eine landschaftsgerechte Einbindung der Straße, insbesondere im Hinblick auf die Ortslage Tettenborn, erfolgt und Sichtstörungen deutlich reduziert werden.

Kompensiert ist auch der vorgetragene Verlust einer landschaftsbildenden Baumgruppe südlich von Tettenborn. Die mit dem Verlust dieser Baumgruppe einhergehende, erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird in den Planunterlagen (Unterl. 12.1, Seite 127) als Konflikt 24 behandelt und durch die Anpflanzung von Einzelgehölzen (Maßnahme A 32) ausgeglichen bzw. durch die Pflanzung von Einzelbäumen (Maßnahme E 36) ersetzt. Bedenken der zuständigen Naturschutzbehörde wurden im Hinblick auf die Belange des Landschaftsbildes nicht erhoben.

Soweit die Forderung erhoben wird, ein zusätzliches Klimagutachten zu erstellen, ist diese Forderung ebenfalls zurückzuweisen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist mit einer signifikanten Zunahme eines Kaltluftstaus und vermehrter Nebelbildung nicht zu rechnen. Nach allgemeinen klimatischen Erkenntnissen fließt Kaltluft hangabwärts und bildet bei Geländehindernissen einen Kaltluftsee bzw. fließt das Tal entlang. Da sich südlich der B 243 hauptsächlich Waldflächen befinden bzw. sich das Gelände in kurzer Entfernung in Richtung Süden neigt, ist für die relevante Kaltluftproduktion der landwirtschaftlich-ackerbaulich geprägte Bereich westlich von Tettenborn maßgebend. Die hier produzierte Luft fließt in die Senke südlich von Tettenborn. Dort bildet sie einen See bzw. fließt der Neigung der Sohle entsprechend in Richtung Osten zur L 604. Der derzeit die L 604 querende Durchlass (ca. 1,20 m x 1,50 m) kann nur sehr geringe Mengen Luft durchleiten, so dass sich dort die Kaltluft bis auf Straßenniveau staut. Zukünftig kann durch das geplante Durchlassbauwerk (6,50 m x 3,50 m) wesentlich mehr Kaltluft nach Osten abfließen. Da hier die Dammkrone zukünftig höher liegt, wird die Kaltluft die Dammoberfläche später bzw. gar nicht erreichen. Auch wird sich die Kaltluftbildung durch die vorgesehene Umwandlung der derzeitigen Ackerfläche in Grünland reduzieren. Eine höhere Wahrscheinlichkeit für Nebelbildung durch den Bau des neuen Dammes der L 604 ergibt sich daher nicht.

Hinsichtlich der erhobenen Forderung zur Verengung der Straße am südlichen Ortsende von Tettenborn ist festzustellen, dass sich nach dem Ergebnis der durchgeführten Verkehrsuntersuchung durch ein unabhängiges Ing.-Büro die Verkehrsbelastung in Tettenborn durch die neue Trassenführung der B 243 nicht erhöht. So hat der Gutachter ermittelt, dass sich der LKW-Verkehr nach dem Analysefall 2002 von 490 LKW/24h im Vergleich zum Prognosefall 2020 auf 460 LKW/24h reduziert. Die Planfeststellungsbehörde sieht insoweit keine Veranlassung, dem Maßnahmenträ-

ger bauliche Maßnahmen am Ortseingang von Tettenborn aufzuerlegen. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass bei Ausführung der geforderten baulichen Verengung der Straße auch Anlieger und Bewohner der Ortslage Tettenborn nicht mit LKW angefahren werden könnten. Der Anregung, die PWC-Anlage an die öffentliche Abwasserbeseitigungsanlage anzuschließen, wird entsprochen. Auf die entsprechende Zusage in Ziff. 2.4.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Anregung hingegen, eine Notzufahrt für Rettungsfahrzeuge über die PWC-Anlage an die B 243 anzuschließen, war nicht zu folgen. Der Maßnahmenträger hat nachgewiesen, dass eine Zufahrt der Rettungsfahrzeuge über die PWC-Anlage lediglich zu einer geringen Streckenverkürzung von ca. 1,7 km führt. Die sich hierdurch ergebende Zeitdifferenz erscheint der Planfeststellungsbehörde als sehr gering. Dem gegenüber stehen deutliche Sicherheitseinschränkungen, da es bei der angestrebten Notzufahrt über die PWC-Anlage nur schwer auszuschließen ist, dass die Zufahrt auch vom allgemeinen Straßenverkehr genutzt wird. Die besondere Gefahrensituation rückwärtiger Zufahrten besteht, da Zu- und Abfahrten über Rastanlagen nicht den Sicherheitsstandard regulärer Kraftfahrstraßen-Anschlussstellen aufweisen. An den Anschlussstellen wird der Verkehr durch Ankündigung, Markierung und Beschilderung sowie Ein- und Ausfädungstreifen und Verbindungsrampen mit ausreichenden Fahrbahnquerschnitten zielgerichtet und verkehrssicher zwischen der Kraftfahrstraße und den Straßen des nachgeordneten Netzes geführt.

Bei der Zu- und Abfahrt über Rastanlagen werden zum Teil auf längerer Wegstrecke die vorhandenen Fahrgassen der Rastanlage mitbenutzt. Dort ergeben sich Behinderungen und Gefährdungen der dort ein- und ausparkenden Fahrzeuge sowie Gefährdungen des zwischen den Parkflächen und den Raststätten- oder Sanitärgebäuden stattfindenden Fußgängerverkehrs. Außerdem müssten die aus Richtung Bad Lauterberg kommenden Fahrzeuge bis zur Anschlussstelle Mackenrode fahren und dort wenden, um an der PWC-Anlage abzufahren. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Gefahr, dass die in Richtung Osten fahrenden Fahrzeuge verbotenerweise von der linken Überholspur aus links in die PWC-Anlage abbiegen. Es würden sich hieraus lebensgefährliche Situationen ergeben. Auch würden Privatfahrzeuge verleitet, diese Anschlussstelle verkehrsgefährdend zu nutzen. Eine in diesem Zusammenhang angeregte Mitteltrennung stellt zudem ebenfalls einen gravierenden Gefahrenpunkt durch die Aufprallmöglichkeit bzw. die Möglichkeit des Abhebens von Fahrzeugen dar.

Die genannten Gefahren für die Verkehrssicherheit bestehen auch bei Nutzung der Zufahrten durch Abbaunternehmen zur verkehrsgünstigen Erschließung zweier Abbauflächen.

Hierzu wurde in Abstimmung mit den Abbaunternehmen und unter Beteiligung und mit Zustimmung der Stadt Seesen eine sinnvolle Alternative gefunden. Es ist nunmehr vorgesehen, die Abbauflächen an die B 243 über die L 603 durch Nüxei, die alte B 243, den Wirtschaftsweg Nr. 10 und die L 604 anzubinden. Da der Wirtschaftsweg Nr. 10 den Planbereich der bereits festgestellten VKE 2 betrifft, war durch die Regelungen unter Ziffer 1.4 der für die VKE 2 geltende Planfeststellungsbeschluss, soweit dies erforderlich war, zu ändern.

13.2 Landkreis Osterode a.H.

Der Landkreis fordert für die Anlage von Waldrändern gem. der landschaftspflegerischen Maßnahme G 14 auf ca. 20 m Tiefe in den verbleibenden Waldbestand hinein eine mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmte, nach innen abnehmende Bestandsauflichtung vorzunehmen. Der zu pflanzende Waldrand müsse auch in diese Auflichtungsfläche hineinragen, um auf diese Weise einen tiefer gestaffelten Waldrand zu erhalten.

Der Forderung wird für die Teilmaßnahme G 14.1 voll entsprochen.
Hinsichtlich der Teilmaßnahme G 14.2 südlich der B 243 bei Bau-km 22+310 ist ein 10 m breiter Streifen parallel zur 60 m langen Waldanschnittslinie als Grunderwerbsfläche ausgewiesen. Dieser Streifen liegt damit an der unteren Grenze der empfohlenen Breiten für Waldränder von 10 m bis 30 m. Der konkrete Umfang der Auflichtung ist jedoch vom Einzelfall abhängig und wird mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Grundeigentümer abgestimmt.

In diesem Zusammenhang ist dem Maßnahmenträger gem. Ziff. 2.3.2 dieses Beschlusses aufgegeben, eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung im Benehmen mit der Naturschutzbehörde zu erarbeiten und bezüglich der Teilmaßnahme G 14.2 den Grundeigentümer in die Abstimmung mit einzubeziehen.

13.3

Der Kreisbauernverband lehnt die Anlage des Regenrückhaltebeckens 3 im Bereich der PWC-Anlage ab, da wertvoller Ackerboden verloren geht. Er fordert eine Verlegung des Beckens auf die andere Straßenseite, zumal die dortigen Flächen landwirtschaftlich nicht so hochwertig und zukünftig auch schwieriger zu erreichen sind.
Die Einwendungen und Forderungen waren zurückzuweisen.

Das Regenrückhaltebecken ist aus wassertechnischen Gründen erforderlich. Durch die Verlegung der B 243 und die Anlage von zwei PWC-Anlagen entstehen versiegelte Flächen in Bereichen, in denen bisher das Wasser in den Straßenseitengraben oder über die Wege und Äcker abfluss bzw. flächig versickerte. Es ist nunmehr vorgesehen, das in dem Bereich anfallende Oberflächenwasser zusammen mit dem übrigen von den Verkehrsflächen anfallende Wasser dem Regenrückhaltebecken 3 mit vorgeschaltetem RiStWag-Abscheider zuzuführen und das Wasser dann kontrolliert über ein Auslaufbauwerk dem Bach vom Steinberg zuzuleiten. Ein Verzicht auf das Regenrückhaltebecken ist somit nicht möglich.

Die geforderte Verlegung des Regenrückhaltebeckens wird von der Planfeststellungsbehörde negativ beurteilt und bringt nach ihrer Auffassung keine Vorteile für die örtliche Landwirtschaft. Die Anlage des Beckens auf der Nordseite der Trasse ist vorgesehen, da das Gelände in diese Richtung abfällt.

Eine Untersuchung der Verlagerung auf die Südwestseite hat ergeben, dass das Wasser u.a. von der PWC-Anlage Nord entgegen des Geländegefälles auf die andere Seite geführt werden müsste. Hieraus ergäbe sich eine tiefe Lage des Rückhaltebeckens. Zur Sicherung der Ableitung in die Vorflut müsste der Graben deutlich vertieft werden, was aufgrund des hohen Grundwasserstandes zu Problemen führen würde. Bei einer möglichen Grundwasserabsenkung wären erhebliche Auswirkungen auf den angrenzenden Wald zu erwarten.

Darüber hinaus würde die Verlegung des Beckens auf die andere Seite eine Fläche in Anspruch nehmen, auf der Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind. Diese müssten dann wiederum auf die ursprüngliche Fläche des Rückhaltebeckens erfolgen, um hier die Einbindung der PWC-Anlage in das Landschaftsbild zu gewährleisten. Da die bereits östlich der jetzigen Lage geplanten Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherstellung der Gesamtkonzeption nach Nordwesten fortgeführt werden müssten, stünde die Fläche auch bei einer Verlegung des Regenrückhaltebeckens der Landwirtschaft nicht zur Verfügung.

13.4

Der Einwender ist durch die Inanspruchnahme verschiedener in seinem Eigentum stehender Flurstücke betroffen. Er stimme einer Grundabtretung nur zu, soweit ihm Detailplanungen zugänglich gemacht werden aus denen ersichtlich sei, ob und in welchem Umfang die Nutzung des verbleibenden Grundes sinnvoll möglich und gegeben ist. Zudem sei eine Einigung über den Kaufpreis zu erzielen.

Die Einwendungen waren zurückzuweisen bzw. werden für erledigt erklärt.

Dem Einwender wurden im Verlauf des Verfahrens von dem Vorhabensträger die ihn betreffenden Unterlagen zur Verfügung gestellt und zur Kenntnis gegeben. Die in Anspruch zu nehmenden Flächen Flurstück 205/1, Flur 7, Flurstück 127/42 und Flurstück 42/1, Flur 3, Gem. Tettenborn werden im Wesentlichen für erforderliche Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen. Zur Durchführung dieser Maßnahmen hat der Vorhabensträger nach Maßgabe der festgestellten Maßnahmepläne und –blätter eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erarbeiten (s. Ziff. 2.3.1 dieses Beschlusses). Einzelheiten zur Flächeninanspruchnahme, zur Höhe des Kaufpreises und zur zeitlichen Abfolge der Inanspruchnahme sind in privatrechtlichen Regelungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens festzulegen.

Da in einem Planfeststellungsbeschluss gem. § 75 Abs. 1 VwVfG hingegen ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden, waren hierzu Entscheidungen nicht zu treffen.

13.5

Die Einwenderin ist nicht bereit, ihre für landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen in Anspruch zu nehmenden Flächen zu veräußern. Sie ist vielmehr bereit, die erforderlichen Maßnahmen auf ihren Flächen zu gestatten, sofern sie Ausgleichszahlungen für den angestrebten Wertzuwachs bzw. Entschädigungsleistungen erhält und weiterhin Grundeigentümerin dieser Flächen bleiben kann.

Den Einwendungen wird entsprochen.

Durch eine entsprechende Änderung der Grunderwerbsunterlagen ist nunmehr festgestellt, dass die betroffenen Flächen im Eigentum der Einwenderin verbleiben. Entschädigungsleistungen und Einzelheiten der Nutzungsbeschränkungen werden in privatrechtlichen Vereinbarungen außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens geregelt.

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 Stadtwerke Bad Sachsa GmbH weist auf eine Trinkwasserleitung, ein Mittelspannungs-Einleiterkabel sowie ein Steuerkabel hin, die im Bereich der neuen Trasse der B 243 um- bzw. verlegt werden müssen.

Der Maßnahmenträger sichert eine rechtzeitige Abstimmung über die erforderlichen Umlegungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen vor Baubeginn sowie die Strom- und Wasserversorgung für die PWC-Anlage zu. Die Kostentragung richtet sich nach den bestehenden Vereinbarungen bzw. den gesetzlichen Bestimmungen und wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Auf Ziff. 6.3 dieses Beschlusses wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

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 ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadtverwaltung Bad Sachsa 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).

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 ortsübliche 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.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 17 e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung (§ 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung) kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses gestellt werden.

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

von Stülpnagel