



**Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr**

# **Änderungsplanfeststellungs- beschluss**

**zum Planfeststellungsbeschluss der Nieder-  
sächsischen Landesbehörde für Straßenbau  
und Verkehr zur Verlegung der B 3 von nord-  
östlich Celle (B 191) bis südöstlich Celle  
(B 214) - OU Celle – Mittelteil vom 30.11.2011**

Datum **02.02.2015**

Az.: **3326-31027-1/09 B3**



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>VERFÜGENDER TEIL.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1</b>	<b>Feststellung.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2</b>	<b>Planunterlagen.....</b>	<b>4</b>
1.2.1	Festgestellte Planunterlagen .....	4
1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen .....	6
1.2.3	Aufgehobene Unterlagen .....	6
1.2.4	Inhalts- und Nebenbestimmungen .....	8
1.2.5	Zusagen .....	8
<b>1.3</b>	<b>Entscheidung über Einwendungen .....</b>	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>BEGRÜNDENDER TEIL.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>Sachverhalt .....</b>	<b>8</b>
2.1.1	Zusammenfassung der Planung .....	8
2.1.2	Verfahrensablauf .....	9
<b>2.2</b>	<b>Rechtliche Bewertung.....</b>	<b>10</b>
2.2.1	Regelungsumfang .....	10
2.2.2	Formalrechtliche Würdigung.....	10
2.2.2.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens .....	10
2.2.2.2	Zuständigkeit.....	10
2.2.2.3	Verfahren.....	11
2.2.3	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	11
2.2.3.1	Allgemeines.....	11
2.2.3.2	Darstellung der Umweltauswirkungen .....	12
2.2.3.2.1	Beschreibung der Schutzgüter .....	12
2.2.3.2.2	Beschreibung der Umweltauswirkungen.....	12
2.2.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen .....	13
2.2.4	Materiell-rechtliche Würdigung .....	14
2.2.4.1	Zwingende rechtliche Vorgaben .....	14
2.2.4.1.1	Immissionsschutz, Verkehrsprognose.....	14
2.2.4.1.2	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung .....	16
2.2.4.1.2.1	Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes 17	
2.2.4.1.2.2	Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes .....	18
2.2.4.1.2.3	Vermeidung .....	19
2.2.4.1.2.4	Ausgleich und Ersatz.....	22
2.2.4.1.3	Natura 2000-Gebiete .....	23
2.2.4.1.3.1	Erhebliche Beeinträchtigungen.....	24
2.2.4.1.3.1.1	Schwarzstorch .....	25
2.2.4.1.3.1.2	Bachneunauge .....	26
2.2.4.1.3.1.3	Weitere Betroffenheiten durch Barrierewirkungen .....	26
2.2.4.1.3.1.4	Betroffenheiten durch Stickstoffeinträge.....	27
2.2.4.1.3.2	Abweichungsentscheidung.....	42
2.2.4.1.3.2.1	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses .....	42



2.2.4.1.3.2.2	Alternativenprüfung.....	44
2.2.4.1.3.2.3	Kohärenzsicherung.....	45
2.2.4.1.4	Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG .....	46
2.2.4.1.5	Artenschutz.....	47
2.2.4.1.5.1	Brutvögel.....	47
2.2.4.1.5.2	Rastvögel.....	48
2.2.4.1.5.3	Fische und Rundmäuler.....	49
2.2.4.1.5.4	Libellen.....	49
2.2.4.1.5.5	Fledermäuse.....	50
2.2.4.2	Fachplanerische Abwägung.....	57
<b>2.3</b>	<b>Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....</b>	<b>59</b>
<b>2.4</b>	<b>Einwendungen (Naturschutzvereinigungen, Private).....</b>	<b>60</b>
2.4.1	Naturschutzvereinigungen.....	60
2.4.1.1	Kritik an der Verkehrsprognose.....	60
2.4.1.2	Kritik an der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung.....	64
2.4.1.3	Kritik an der artenschutzrechtlichen Untersuchung .....	66
2.4.2	Private.....	68
<b>3</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....</b>	<b>70</b>
3.1	Klage.....	70
3.2	Sofortige Vollziehbarkeit .....	70
<b>4</b>	<b>HINWEISE.....</b>	<b>71</b>
4.1	Hinweis zur Auslegung.....	71
4.2	Außerkräfttreten .....	71
4.3	Berichtigungen .....	71
4.4	Sonstige Hinweise.....	71
4.4.1	Bodenfunde.....	71
4.4.2	Baumaschinen und Baulärm.....	72
4.5	Verwendete Abkürzungen .....	72
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....</b>	<b>73</b>	



# 1 Verfügender Teil

## 1.1 Feststellung

Für das oben genannte Bauvorhaben der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Regionaler Geschäftsbereich Verden – wird gemäß § 17 FStrG i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG der aus den unter Ziffer 1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen unter 1.2.4 und 1.2.5 in Teilabänderung des Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 festgestellt. Dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss bildet zusammen mit den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.11.2011 eine einheitliche Planfeststellungsentscheidung.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 in Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses umfasst gemäß § 17 FStrG i.V.m. § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 2 VwVfG zugleich alle sonstigen behördlichen Entscheidungen, derer es für die Realisierung des Vorhabens bedarf, insbesondere – dies stellt die Planfeststellungsbehörde hiermit klar – die wasserrechtlichen Ausnahmegenehmigungen nach § 78 Abs. 3 Satz 1 i.V.m. § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG sowie nach § 78 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 WHG, die naturschutzrechtlichen Befreiungen von den Veränderungsverboten der Verordnungen über die Naturschutzgebiete „Obere Allerniederung bei Celle“ und „Lachte“ gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG i.V.m. den jeweiligen Schutzgebietsverordnungen sowie – vorsorglich – die denkmalrechtliche Genehmigung nach § 10 Abs. 1 NDSchG hinsichtlich der vorhabenbedingten Zerstörung des Baudenkmals „Grenzwall“ und des Bodendenkmals „Stadtwüstung Altencelle“. Ausgenommen von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung sind lediglich die Erlaubnisse für die mit dem Vorhaben verbundenen Gewässerbenutzungen. Hierfür hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 1 WHG im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 eine gesonderte Entscheidung getroffen.

## 1.2 Planunterlagen

### 1.2.1 Festgestellte Planunterlagen<sup>1</sup>

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
3	Übersichtslageplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Plan 1	1:5.000
4	Übersichtshöhenplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Pläne 1+2	1:5.000/500

<sup>1</sup> Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und dem Vorhabenträger vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 50 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.



<b>5</b>	<b>Lageplan (Deckblatt vom 10.04.2014)</b>	Pläne 16,17, 18,19, 20 +21	1:1.000
----------	--------------------------------------------	-------------------------------------	---------

<b>6</b>	<b>Höhenplan (Deckblatt vom 10.04.2014)</b>	Pläne 16,17, 18,19, 20+21	1:1.000/100
6.1	Höhenplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Pläne 3+4	1:1.000/100
6.2	Höhenplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Pläne 1,5,8+9	1:1.000/100

<b>9</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
9.1	Maßnahmeplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Plan 1	1:5.000
9.2	Lageplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Pläne 16,16.1, 17,18, 19,20 +21	1:1.000
9.3	Maßnahmekartei (Deckblatt vom 10.04.2014)	Maß- nahmen S9,E10, A20,A 21,S23, E24,A 35,S47, S48,S 49,A50, S51,S 52,S53, S54,S 55,S56, S57,S 58,S59 +E60	

<b>10</b>	<b>Grunderwerb</b>		
10.1	Grunderwerbsplan (Deckblatt vom 10.04.2014)	Plan 18-1	1:1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (Deckblatt vom 10.04.2014)	Blätter 1 bis 22	

<b>11</b>	<b>Bauwerksverzeichnis (Deckblatt vom 10.04.2014)</b>	Blätter 1 bis 35	
-----------	-------------------------------------------------------	---------------------	--



<b>14</b>	<b>Straßenquerschnitt</b>		
14.2	Regelquerschnitt ( <b>Deckblatt vom 10.04.2014</b> )	Blätter 2+7	1:50

### 1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
<b>1</b>	<b>Erläuterungsbericht (Deckblatt vom 10.04.2014)</b>	114	
<b>19</b>	<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>		
19.2	Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan ( <b>Deckblatt vom 10.04.2014</b> )	133 + Karte	
19.2	Ergänzung zu den Unterlagen 19.2, 19.3 und 19.4 vom April 2014	24	
19.10.1	Faunistischer Fachbeitrag vom Dez. 2013	111+ 4 Karten	
19.10.2	Beurteilung der Barrierewirkung geplanter Brückenbauwerke vom 04.05.2013	26	
19.10.3	Stickstoffeintrag in ein FFH-Gebiet... Vom 21.11.2012	11 Seiten + 5 Karten	
19.10.4	Schlussdokumentation zur Ermittlung der Überflutungshäufigkeiten...vom 20.12.2013	54 Seiten + 5 Pläne	
19.10.5	Teilgutachten zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014	112 Seiten	

### 1.2.3 Aufgehobene Unterlagen

Folgende, mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 festgestellte Unterlagen werden aufgehoben:

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
<b>3</b>	<b>Übersichtslageplan (Deckblatt vom 10.09.2009)</b>	Plan 1	1:5.000



<b>4</b>	<b>Übersichtshöhenplan vom 22.02.2008</b>	Pläne 1+2	1:5.000/500
<b>5</b>	<b>Lageplan vom 22.02.2008</b>	Plan 20	1:1.000
<b>5</b>	<b>Lageplan (Deckblatt vom 10.09.2009)</b>	Pläne 16,17, 18,19 +21	1:1,000
<b>6</b>	<b>Höhenplan vom 22.02.2008</b>	Pläne 16,17, 18,19, 20+21	1:1.000/100
6.1	Höhenplan vom 22.02.2008	Pläne 3+4	1:1.000/100
6.2	Höhenplan vom 22.02.2008	Pläne 1+5	1:1.000/100
<b>9</b>	<b>Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>		
9.1	Maßnahmeplan ( <b>Deckblatt vom 10.09.2009</b> )	Plan 1	1:5.000
9.2	Lageplan vom 22.02.2008	Plan 20	1:1.000
9.2	Lageplan( <b>Deckblatt vom 10.09.2009</b> )	Pläne 16,16.1, 17,18, 19+21	1:1.000
9.3	Maßnahmekartei ( <b>Deckblatt vom 10.09.2009</b> )	Maß- nahmen S09,E 10,A20, A21,S 23,E24, A35,S 47,S48, S49+ A50	
<b>10</b>	<b>Grunderwerb</b>		
10.1	Grunderwerbsplan ( <b>Deckblatt vom 05.04.2011</b> )	Plan 18-1	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis ( <b>Deckblatt vom 05.04.2011</b> )	Blätter 1 bis 23	
<b>11</b>	<b>Bauwerksverzeichnis (Deckblatt vom 10.09.2009)</b>	Blätter 1 bis 35	



<b>14</b>	<b>Straßenquerschnitt</b>		
14.2	Regelquerschnitt vom 22.02.2008	Blatt 7	1:50
14.2	Regelquerschnitt ( <b>Deckblatt vom 10.09.2009</b> )	Blatt 2	

### 1.2.4 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die Rodung von Gehölzen im Baubereich und im Rahmen der Baufeldfreiräumung ist nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar zulässig.

### 1.2.5 Zusagen

Die seitens des Vorhabenträgers – auch in Erwidern zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde – abgegebenen Zusagen sind einzuhalten.

## 1.3 Entscheidung über Einwendungen

Die im Beteiligungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

## 2 Begründender Teil

### 2.1 Sachverhalt

#### 2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss führt zu keiner grundlegenden Änderung des Vorhabens. Gegenstand ist der dritte Abschnitt der Gesamtplanung „Verlegung der B 3 im Raum Celle/Wathlingen mit Ortsumgehung Celle“ mit der östlichen Linienvariante 8 N. Die Verlegung der B 3 von nordöstlich Celle (B 191) bis südöstlich Celle (B 214) – Bau-km 23+340 (B 212) bis Bau-km 28+645 (B 191) stellt den Mittelteil der Ortsumfahrung Celle mit Allerquerung dar. Die Baulänge beträgt ungefähr 5,305 km. Der Bauabschnitt liegt im Bereich des Stadtgebiets von Celle. Vom Knotenpunkt mit der B 214 bis zum Knotenpunkt mit der L 282 ist auf Grund der hohen Verkehrsbelastung ein zweibahniger, vierstreifiger Fahrbahnquerschnitt (RQ 20) vorgesehen. Für den Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt mit der L 282 bis zu dem Knotenpunkt mit der B 191 ist ein dreistreifiger Querschnitt (RQ 15,5) geplant. Der gesamte Straßenzug ist als Kraftfahrzeugstraße ausgewiesen, wobei die außerhalb des Stadtgebiets von Celle liegende B 3, B 191 sowie die B 214 die Funktion einer großräumigen bzw. regionalen Straßenverbindung gemäß der entsprechenden Kategorien A I bzw. A II erfüllen.





## 2.1.2 Verfahrensablauf

Der Planfeststellungsbeschluss erging in seiner ursprünglichen Fassung am 30.11.2011 und wurde vom 05.01.2012 bis einschließlich 18.01.2012 bei der Stadt Celle zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt.

Der vorgenannte Planfeststellungsbeschluss wird momentan beklagt. Am 27.09.2012 hat das Niedersächsische Obergericht den Planfeststellungsbeschluss für vorläufig nicht vollziehbar erklärt<sup>2</sup>. Das Aussetzungsinteresse des Antragstellers überwiege demzufolge das Vollzugsinteresse der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Das Gericht räumt ein, dass sich innerhalb des weiteren Prozesses zahlreiche komplexe Tatsachen- und Rechtsfragen stellen würden, die den gemeinschaftsrechtlich veranlassenen Gebiets- und Artenschutz betreffen und daher im großen Umfang in das Hauptverfahren verlagert werden müssten. Beispielhaft hat das Obergericht die Frage herausgegriffen, ob es aus Rechtsgründen zu beanstanden sei, dass die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr einzig in dem 3 % des Critical Load übersteigenden betriebsbedingten Eintrag von Stickstoffverbindungen in Waldbestände des LRT 9190 eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nr. 90 zu erkennen vermochte und damit möglicherweise das Ausmaß der Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG fehlerhaft bestimmt und der Abwägungsentscheidung zugrunde gelegt habe<sup>3</sup>. Vor diesem Hintergrund entspräche es trotz des gesteigerten Vollzugsinteresses, das mit der Aufnahme des Vorhabens in den Fernstraßenbedarfsplan als vordringlicher Bedarf indiziert ist, ohne dass für den 3. Bauabschnitt besondere Umstände diese Indizwirkung entkräften würden, einer angemessenen Interessenabwägung, die Schaffung vollendeter Tatsachen vorläufig zu verhindern; denn diese könnten zur Folge haben, dass gewichtige, auch gemeinschaftsrechtlich geschützte Gemeinwohlbelange des Naturschutzes ungerechtfertigt auf Dauer beeinträchtigt würden<sup>4</sup>.

Im Anschluss daran wurde dem Vorhabenträger von der Planfeststellungsbehörde aufgegeben, die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nochmals einer kritischen Überprüfung zu unterziehen und zu aktualisieren. Näher untersucht wurden daraufhin nochmals die zu erwartenden vorhabenbedingten Stickstoffeinträge sowie eventuelle Barrierewirkungen der geplanten Brückenbauwerke über die Aller und die Lachte. Außerdem erfolgte eine faunistische Nachuntersuchung bezüglich Rastvögel, Fledermäuse, Libellen, Fische und Rundmäuler. Zur Aktualisierung der Prüfung der Gebietsverträglichkeit vorhabenbedingter Stickstoffeinträge wurde zunächst eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung eingeholt (Prognose 2025). Darauf aufsetzend wurde der vorhabenbedingte Stickstoffeintrag ebenso wie die Überflutungshäufigkeit der betroffenen Flächen ermittelt und schließlich einer FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durch ein fachkundiges Gutachterbüro zugeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung veranlassten den Vorhabenträger zu Modifikationen an den dem Vorhaben beigegebenen naturschutzfachlichen Maßnahmen, deren Resultat vorliegender Änderungsplanfeststellungsbeschluss ist.

Am 13.06.2014 forderte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die nachfolgend genannten, in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigun-

---

2 NdsOVG, Beschl. v .27.9.2012 – 7 MS 33/12, juris.

3 NdsOVG, a.a.O., Rdnr. 33.

4 NdsOVG, a.a.O., Rdnr. 42.



gen auf, bis zum 30.07.2014 zu den geänderten bzw. ergänzten Planunterlagen Stellung zu nehmen.

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden im Änderungsplanfeststellungsverfahren beteiligt: die Stadt Celle, der Landkreis Celle, das Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung Niedersachsen – Regionaldirektion Verden, das Forstamt Fuhrberg (Niedersächsische Landesforsten), die Landwirtschaftskammer Niedersachsen – Forstamt Celle und Bezirksstelle Uelzen, das Niedersächsische Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG), der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) und sowie die Polizeiinspektion Celle.

Des Weiteren wurden als anerkannte Naturschutzvereinigungen beteiligt: der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) – Landesverband Niedersachsen e.V., die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald – Landesverband Niedersachsen e.V., die Landesjägerschaft Niedersachsen e.V., der Verein Naturschutzpark e.V., der Naturschutzbund Deutschland – Landesverband Niedersachsen e.V., die Aktion Fischotterschutz e.V., der Naturschutzverband Niedersachsen e.V., der Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz Niedersachsen e.V., die Biologische Schutzgemeinschaft Hunte-Weser-Ems e.V., der Landessportfischereiverband Niedersachsen e.V., die Naturfreunde Niedersachsen e.V., der Sportfischereiverband im Landesfischereiverband Weser/Ems e.V., der Niedersächsische Heimatbund e.V., der Landesverband Niedersachsen Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. sowie der Heimatbund Niedersachsen e.V.

## **2.2 Rechtliche Bewertung**

### **2.2.1 Regelungsumfang**

Dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss dient der Behebung der vom Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht mit Beschluss vom 27.09.2012, Az.: 7 MS 33/12, in summarischer Prüfung benannten möglichen Rechtsfehler. Es handelt sich um die Fortsetzung des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens im ergänzenden Verfahren gemäß § 17e Abs. 6 FStrG.

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss lässt den Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 unberührt, soweit hier nicht von diesem abweichende Festsetzungen getroffen werden.

### **2.2.2 Formalrechtliche Würdigung**

#### **2.2.2.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens**

Die B 3 darf als Bundesfernstraße (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 2 FStrG) gemäß § 17 Satz 1 FStrG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG.

#### **2.2.2.2 Zuständigkeit**

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Bundesautobahnen und für den Bau bzw. die Änderung für die – wie hier – im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen genannten Bundesstraßen nimmt die Niedersächsische Landes-



behörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wahr (vgl. Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des MW vom 05.11.2004, Nds. GVBl. S. 406, und RdErl. MW vom 22.12.2004, Nds. MBl. S. 879, zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 14.7.2009, Nds. MBl. S. 685). Diese Aufgaben obliegen dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

Antragsteller in diesem Verfahren ist der Regionale Geschäftsbereich Verden der NLStBV. Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist gemäß Ziff. 1 Abs. 1 des RdErl. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

### **2.2.2.3 Verfahren**

Der Änderungsplanfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die in ihrem Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die in Niedersachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen sind beteiligt worden. Die nach den §§ 17 ff. FStrG, §§ 72 ff. VwVfG vorgeschriebenen Fristen wurden eingehalten. Von der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde abgesehen. § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG schreibt eine nochmalige Beteiligung nur vor, wenn und soweit durch die Änderung der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Dies ist hier hinsichtlich der Öffentlichkeit, ausgenommen der anerkannten Naturschutzvereinigungen, nicht der Fall.

## **2.2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.2.3.1 Allgemeines**

Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 dargelegt, bedarf der Bau der B 3 Ortsumfahrung Celle im hier gegenständlichen Abschnitt der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wachsen Änderungsbeschlüsse dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss an mit der Folge, dass der festgestellte Plan und die nachträglichen Änderungen zu einem einzigen Plan in der durch den Änderungsbeschluss erreichten Gestalt verschmelzen.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass bei einem der UVP-Pflicht unterliegendem Vorhaben dann auch jede Änderung einer UVP zu unterziehen ist. Für die Änderung UVP-pflichtiger Vorhaben wie des hier in Rede stehenden ordnet § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG vielmehr eine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3c Satz 1 und 3 UVPG an. Danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn die Änderung nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien unter Einbeziehung vorgesehener Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Dabei ist die Planfeststellungsbehörde nicht gehalten, bereits im Rahmen der Vorprüfung mit einer der UVP vergleichbaren Prüftiefe „durchzuermitteln“ und damit unzulässigerweise die eigentliche UVP unter Missachtung der für diese obligatorischen Öffentlichkeitsbeteiligung vorwegnehmen; sie ist vielmehr auf eine überschlägige Vorausschau beschränkt<sup>5</sup>. Andererseits muss der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde aber für die Vorprüfung geeignete und ausreichende Informationen vorlegen.

---

5 BVerwG, Urt. v. 25.6.2014 – 9 A 1.13, juris, Rn. 18.



Dem ist hier genügt worden. Mit dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) vom 10.04.2014 und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.2) in der Fassung vom 10.04.2014 lagen der Planfeststellungsbehörde entsprechend prüffähige Unterlagen vor. Es wurde nunmehr die Untersuchung zu den Fledermäusen von 2013 berücksichtigt, so dass jetzt insgesamt vier solcher Untersuchungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgenommen worden sind (1999, 2002, 2007 und 2013). Zudem wurde das Verfahren um die Rastvogelerfassungen von 2013 ergänzt. Im Jahr 2013 wurden ferner an Aller, Lachte und Freitagsgaben im Querungsbereich der Trasse gezielt Vorkommen der Grünen Keiljungfer nachgesucht. An zehn Probestellen wurden die Fisch- und Rundmaulvorkommen in Aller, Lachte und Altenceller Graben erfasst. Die Erkenntnisse aus all diesen Nachuntersuchungen flossen in den im Dezember 2013 vorgelegten (ergänzenden) faunistischen Fachbeitrag ein.

### **2.2.3.2 Darstellung der Umweltauswirkungen**

Änderungen ergeben sich danach gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 in Bezug auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden sowie Landschaftsbild.

#### **2.2.3.2.1 Beschreibung der Schutzgüter**

Insgesamt sind – was die neuen Erkenntnisse betrifft – in dem vom Vorhaben betroffenen Gebiet 39 Rastvogelarten, 12 Fledermausarten sowie 23 Fisch- und Rundmaularten zu verzeichnen. Neben dem Waldgebiet Finkenherd kommt noch weiteren Funktionsräumen eine besondere Bedeutung für Fledermäuse zu.

#### **2.2.3.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen**

Hinsichtlich der Fledermäuse wurden die Zerschneidung ihrer Lebensräume und funktionalen Beziehungen durch die Straßentrasse ebenso wie die Verletzung oder Tötung der Tiere durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen als Umweltauswirkung erkannt. Besonders betroffen sind die Flugstrecken Apfelweg, Kreisstraße 74, Anschlussstelle L 262 (Lachtehausen), Südrand Lachtetal, Freitagsgaben, zwischen Berkefeldweg und Freitagsgaben sowie Maschweg/Friedhof Altencelle. Durch zahlreiche Schutzmaßnahmen (Kollisionsschutzwände bzw. -zäune im Bereich Maschweg/Friedhof Altencelle und im Waldbereich Finkenherd, Schutz- und Leitpflanzungen mit Fledermausschutzzaun während der Anwachsphase im Bereich der Wirtschaftswegüberführung am Apfelweg und nördlich der Berkefeldwegüberführung, Errichtung begrünter Fledermausbrücken südlich der Anschlussstelle L 282 (Lachtehausen) und südöstlich der Berkefeldwegüberführung, Gestaltung der Überführung Apfelweg als Fledermausbrücke, Risikomanagement am Freitagsgaben) werden diese Wirkungen jedoch weitgehend nivelliert.

Ebenfalls nicht auszuschließen ist ein Kollisionsrisiko bei der Grünen Keiljungfer. Kollisionsschutzwände an den Brücken über Aller, Lachte und Freitagsgaben reduzieren dieses Risiko jedoch auf ein Maß, das nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinausgeht. Mit Blick auf insoweit bestehende Restunsicherheiten wird die Beobachtung des Flugverhaltens der Grünen Keiljungfer im Bereich der Brücken vorgesehen. Sofern nach den Ergebnissen dieser Beobachtung notwendig, werden die Kollisionsschutzwände baulich entsprechend angepasst.

Hinsichtlich des Schutzguts Pflanzen wird nunmehr die Beeinträchtigung von Vegetationsbeständen (bodensaure Eichenmischwälder) durch Stickstoffeinträge mit einem relativen Flä-



chenverlust von 3.675,7 m<sup>2</sup> berücksichtigt. Außerdem gehen zusätzlich 0.014 ha Gras- und Staudenfluren verloren. Sie werden durch Umwandlung von Kiefern- und Fichtenforst in einen Eichen-Mischwald ersetzt.

Aufgrund der gegenüber der Ausgangsplanung zusätzlich vorgesehenen Fledermausschutzmaßnahmen fällt der Flächenverbrauch nunmehr etwas höher aus: Im Hinblick auf das Schutzgut Boden ist jetzt der Verlust von 2,614 ha Böden der Wertstufe IV (= 0,004 ha zusätzlich zu dem bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 Festgestellten), 6,926 ha Böden der Wertstufe III (= 0,006 ha zusätzlich zu dem bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 Festgestellten) und 0,321 ha Böden der Wertstufe II (= 0,001 ha zusätzlich zu dem bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 Festgestellten) zu verzeichnen. Zudem werden 17,551 ha Böden der Wertstufe III (= 0,031 ha zusätzlich zu dem bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 Festgestellten) vorhabenbedingt geringfügig überformt. Demgegenüber werden aber auch auf zusätzlich insgesamt 0,4066 ha Bodenfunktionen durch die Umwandlung eines Kiefern- und Fichtenforstes in einen Eichen-Mischwald aufgewertet.

Die zum Schutz von Fledermäusen zusätzlich vorgesehenen Schutzwände sind mit einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbunden. Diese Beeinträchtigung geht indes nicht spürbar über die bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 enthaltenen Bauwerke hinaus. Des Weiteren werden jetzt zusätzlich Schutzzäune zum Schutz von Fledermäusen vorgesehen. Im Falle der trassenparallel angeordneten Zaunabschnitte der Maßnahmen S53 und S59 handelt es sich hierbei um nur temporäre Anlagen, die zurückgebaut werden, sobald die parallel angeordneten Schutzpflanzungen die erforderliche Wuchshöhe erreicht haben.

### **2.2.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen**

Die UVP-Vorprüfung erfordert eine Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten vorhaben- und standortbezogenen Kriterien. Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG ist dabei im Rahmen einer Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens danach zu fragen, ob die für sich genommen nicht UVP-pflichtige Änderung im Zusammenwirken mit dem Ausgangsvorhaben zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führt. Es sind die Merkmale des Änderungsvorhabens, die ökologische Empfindlichkeit des betroffenen Gebiets sowie das Ausmaß, die Schwere und die Komplexität möglicher erheblicher Auswirkungen des Änderungsvorhabens zusammen mit dem Ausgangsvorhaben in den Blick zu nehmen. Steht darüber hinaus nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau bereits im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang weder im Zusammenwirken mit dem Ausgangsvorhaben noch für sich genommen Einfluss auf das Ergebnis des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses haben kann, bedarf es nicht der Durchführung einer UVP<sup>6</sup>.

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Sinne überschlägig die Umweltauswirkungen des Vorhabens insgesamt, also einschließlich der hier gegenständlichen Änderung, bewertet. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Änderung zwar zu zusätzlichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen, die – etwa in Bezug auf das Landschaftsbild – auch im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nicht gänzlich zu vernachlässigen sind, andererseits aber von ihrem Ausmaß und ihrer Schwere her nicht als erheblich im Sinne des § 3c Satz 1 UVPG angesehen werden können. Überdies dienen sämtliche Änderungen gerade

---

6 BVerwG, Urt. v. 25.6.2014 – 9 A 1.13, juris, Rn. 23.



der Bewältigung nachträglich erkannter bzw. zwischenzeitlich eingetretener, unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 12 UVPG deutlich gewichtigerer nachteiliger Umweltauswirkungen des bereits planfestgestellten Baus der B 3, Mittelteil. Damit steht bereits im Rahmen der Vorprüfung fest, dass die mit der Änderung verbundenen nachteiligen Umweltauswirkungen keinen Einfluss auf das Ergebnis des Änderungsplanfeststellungsverfahrens haben kann; die für die Änderung sprechenden Belange (europäischer Gebietsschutz, Artenschutz) werden sich offensichtlich gegenüber den mit den zusätzlichen Schutzmaßnahmen verbundenen negativen Effekten durchsetzen.

Mithin konnte im Rahmen des ergänzenden Verfahrens von einer nochmaligen UVP abgesehen werden.

## **2.2.4 Materieell-rechtliche Würdigung**

Die Planfeststellungsbehörde lässt den Bau der B 3, Mittelteil in der geänderten Gestalt zu, da er mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materieell-rechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen und privaten Belange festgestellt wird (§ 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 VwVfG), ist hierbei neben dem FStrG das gesamte berührte öffentliche Recht entweder zwingend zu beachten oder abwägend zu berücksichtigen.

Hinsichtlich der Planrechtfertigung, der vorgenommenen Abschnittsbildung und der Variantenprüfung kann auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 verwiesen werden. Das einschlägige zwingende und in der Abwägung unüberwindbare Recht einschließlich der strikt einzuhaltenden höherstufigen Planungen ist beachtet worden, so dass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung im Rahmen der fachplanerischen Abwägung angemessen berücksichtigt worden.

### **2.2.4.1 Zwingende rechtliche Vorgaben**

Das Vorhaben genügt in der Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses den zu beachtenden zwingenden rechtlichen Vorgaben. Neu bzw. nochmals aufgeworfen sind insoweit vor allem Fragen des Naturschutzrechts. Konkret handelt es sich hierbei um die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, des europäischen Gebietsschutzes und des besonderen Artenschutzes. Mit Blick auf die im Rahmen des ergänzenden Verfahrens aktualisierte Verkehrsprognose ist die Planfeststellungsbehörde aber auch den immissionschutzrechtlichen Vorgaben nochmals nachgegangen.

#### **2.2.4.1.1 Immissionsschutz, Verkehrsprognose**

Gemäß § 41 BImSchG i.V.m. der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV ist beim Bau öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen infolge von Verkehrsgeräuschen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist deshalb beim Bau öffentlicher Straßen die Einhaltung bestimmter Immissionsgrenzwerte sicherzustellen.



Darüber hinaus sind die Vorgaben der Luftreinhaltung zu beachten. Während jedoch hinsichtlich des Verkehrslärms über § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV verbindliche Grenzwerte bestehen, fehlen derartige normative Festlegungen für Schadstoffimmissionen. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zu beachten. Diese enthält für verschiedene Luftschadstoffe Grenzwerte, deren Überschreitung zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG führt. Die Einhaltung dieser Grenzwerte muss die Planfeststellungsbehörde zwar nicht vorhabenbezogen sicherstellen. Die Verwirklichung von Straßenvorhaben ist deshalb selbst dann nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn prognostisch die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden<sup>7</sup>. Die Planfeststellungsbehörde muss jedoch gewährleisten, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhaltungsplanung zu erreichen. Dabei kann hier dahinstehen, ob dies eine zwingende Vorgabe oder nur ein Abwägungsbelang ist.

Sowohl im Hinblick auf vorhabenbedingte Verkehrsgeräusche als auch im Hinblick auf die Vorgaben der Luftreinhaltung gibt die im Rahmen des ergänzenden Verfahrens aktualisierte Verkehrsprognose keinen Anlass, die Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 nochmals zu überdenken. Entgegen der von Einwendern vorgebrachten Kritik ist die von einem renommierten Verkehrsplanungsbüro durchgeführte und von einem weiteren renommierten Verkehrsplanungsbüro im Wege der Qualitätskontrolle bestätigte Verkehrsprognose methodisch korrekt erstellt und eine belastbare Grundlage für die weitere Prüfung.

Die dem Vorhaben zugrunde gelegte Verkehrsprognose ist eine Fortschreibung der umfangreichen Verkehrsuntersuchung von 1998. Die Grundlage dieser Untersuchung bildeten umfassende Verkehrserhebungen und Verkehrsbefragungen. 2006 und 2007 wurden erneut umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Diese Daten und Zählungen der Stadt Celle sowie des Landes Niedersachsen von 2005 flossen in die Verkehrsuntersuchung von 2008 ein, mit der die Untersuchung von 1998 fortgeschrieben wurde. In die nun nochmals aktualisierte Verkehrsprognose hat darüber hinaus die zwischenzeitlich erfolgte Verkehrsuntersuchung von 2012 Eingang gefunden. Der Untersuchung von 2012 lagen insgesamt 19 Verkehrszählungen auf den wichtigsten den Untersuchungsraum betreffenden Bundes- und Einfallstraßen zugrunde, wobei aber für die Aktualisierung des Verkehrsmodells nur die 15 aktuellsten Zählungen herangezogen wurden. Da gleichzeitig auch die Ergebnisse der Dauerzählstelle auf der B 3 für die Jahre 2010 und 2011 ausgewertet worden sind, konnten auch langfristige Zählungen in die Untersuchung einfließen. Die der Untersuchung von 2012 zugrunde gelegten Verkehrsdaten waren zwar nicht von der Güte wie die für die Verkehrsuntersuchungen von 1998 und 2008 erhobenen Daten. Sie reichten aber zur Beschreibung der veränderten Verkehrsmengen auf den Bundesstraßen im Untersuchungsraum Celle aus, da von 1998 bis 2012 keine wesentlichen Änderungen in der groß- oder kleinräumigen Straßennetzstruktur oder in der Siedlungsstruktur innerhalb des Planungsraums oder im unmittelbar angrenzenden Umland stattfanden, die zu einer wesentlichen Veränderung der Verkehrsbeziehungen und -abläufe im Raum Celle hätten führen können. Auch musste das Verkehrsmodell nicht umgestellt werden. Das 1998 verwendete Modell wird auch heute noch verwendet und ist keineswegs als inzwischen überholt anzusehen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung von 2012 wurden die Verkehrsbeziehungen im gesamten Untersuchungsraum auch an die neuen Strukturen und Netzdaten angepasst. U.a. erfolgte eine Abstimmung mit dem großräumigen Verkehrsmodell des Landes Niedersachsen, das sämtliche Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans des vordringlichen Bedarfs

---

7 Vgl. BVerwG, Urt. v. 26.05.2004 – 9 A 6.03, BVerwGE 121, 57 (60 ff.).



beinhaltet, und somit auch die Verlegung der B 3 im Raum Celle. Hierbei wurden auch die Fernverkehrsströme im Raum Celle verglichen und mögliche großräumige Verkehrsverlagerungen aus dem Verkehrsmodell Niedersachsen auf das kleinräumige Modell übertragen. Darüber hinaus fand eine Abstimmung mit dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Celle aus dem Jahr 2005 statt, dem weitere Detailuntersuchungen zum gesamten Verkehrsnetz der Stadt vorangingen. Die veränderten Strukturen in den Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen sowie neue Sonderbereiche, wie Behördenzentrum und Einkaufszentren oder der Wegfall von Sondergebieten wurden ebenfalls berücksichtigt.

Für Verkehrsuntersuchungen ist nicht relevant, ob die Zählungen alle an demselben Tag und nach derselben Erhebungsmethode durchgeführt wurden. Sie müssen nur an normalen Werktagen außerhalb der Ferien, möglichst nicht im Sommer und Winter erfolgen. Hier wurden alle Zählungen an Tagen ohne Störungen im angrenzenden Verkehrsnetz (z.B. Unfälle, Baustellen) durchgeführt. Ausgehend hiervon können mit Hilfe anerkannter Hochrechnungsfaktoren gesicherte Tageswerte ermittelt werden. Gleiches gilt hinsichtlich der teilweise durchgeführten Kurzzeitzählungen über einen Zeitraum von 2 x 4 Stunden (7.00 bis 11.00 Uhr und 14.00 bis 18.00 Uhr). Zudem standen hier mehrere Tagesganglinien zur Bestimmung der Hochrechnungsfaktoren zur Verfügung. Die Belastbarkeit des herangezogenen Verkehrsmodells wird denn auch in der äußerst geringen Abweichung der Modell- von den Zählwerten von gerade einmal 1,4 % deutlich.

Die Verkehrsprognose berücksichtigt auch die langfristige Bevölkerungsentwicklung. Hierzu wurde auf die Angaben der regionalen Bevölkerungsvorausschätzung zurückgegriffen. Die Motorisierungsentwicklung wurde – bezogen auf den Landkreis Celle – ebenfalls berücksichtigt. Ausgehend hiervon ist unter Berücksichtigung der Bevölkerungsabnahme und den noch stattfindenden Motorisierungs- und Fahrleistungsveränderungen eine Zunahme im Pkw-Verkehr von etwas über 1 % prognostiziert worden. Stärkere Zunahmen sind mit Blick auf die in ganz Deutschland festzustellende Verkehrsentwicklung im Lkw-Verkehr zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Prognosen für belastbar.

#### **2.2.4.1.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

Das Vorhaben entspricht auch in der geänderten Gestalt den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Das diesbezüglich gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 32 Abs. 1 Satz 1 NAGBNatSchG mit der unteren Naturschutzbehörde herzustellende Benehmen wurde hergestellt (siehe Vermerk der Stadt Celle vom 29.01.2015).

Der Anwendungsbereich ist eröffnet, soweit Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Aufbauend auf den Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 kommt es nunmehr bzw. nach aktuellem Erkenntnisstand im Detail zu folgenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft:





### 2.2.4.1.2.1 Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Naturgut gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG	Auswirkung	Bewertung
Boden	<p>Infolge von Flächenversiegelung kommt es ergänzend zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 anlagenbedingt zum dauerhaften Verlust von Boden in einem Umfang von</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 40 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe IV,</li><li>- 60 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe III,</li><li>- 10 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe II.</li></ul> <p>Weitere insgesamt 310 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe III werden durch Abtrag, Auftrag oder Bodenverdichtung dauerhaft überformt.</p>	<p>Der Verlust von Boden infolge von Versiegelung stellt nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, nicht jedoch die bloße Überformung von Böden der Wertstufe III, weil dies nicht zum Verlust wesentlicher Bodenfunktionen führt und zudem nur Böden von allgemeiner Bedeutung betroffen sind.</p> <p>Soweit es darüber hinaus betriebsbedingt zu (Nähr-)Stoffeinträgen in den Boden kommt, so wird dies jedenfalls im Rahmen der Abwägung zu würdigen sein. Für die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung spielen solche Stoffeinträge jedoch insoweit keine Rolle, da insoweit das Immissionsschutzrecht (vgl. § 2 Abs. 4, § 3 Abs. 4 39. BImSchV) die spezielleren Regelungen enthält<sup>8</sup>.</p>
Wasser	keine Änderungen im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011	
Luft	keine Änderungen im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011	
Klima	keine Änderungen im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011	
Tiere und Pflanzen	<p>Es werden 0,014 ha Gras- und Staudenfluren (UHM – Wertstufe III nach Biotoptypenkategorisierung v. DRACHENFELS 2004<sup>9</sup>) anlagenbedingt in Anspruch genommen. Dies ist mit einem entsprechenden Verlust von Vegetationsbeständen</p>	<p>Die Planfeststellungsbehörde bewertet sowohl den Verlust von Gras- und Staudenflur als auch die Zerschneidung der genannten Fledermausflugstrecken als erheblich im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG. Die eventuelle Vergrä-</p>

8 Füßer/Lau, UPR 2014, 121 (131).

9 v. Drachenfels, Naturschutz und Landschaftspflege in Niedersachsen 2004, 240.



	<p>und Lebensraum für wild lebende Tiere verbunden.</p> <p>Anlagenbedingt kommt es zur Zerschneidung von Lebensräumen und funktionaler Beziehungen wild lebender, insbesondere besonders geschützter Arten. Neue Erkenntnisse ergaben sich insoweit vor allem in Bezug auf Fledermäuse. Betroffen sind folgende Flugstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kreisstraße 74,</li> <li>- AS L 282 (Lachtehausen),</li> <li>- Südrand Lachtetal,</li> <li>- Freitagsgaben,</li> <li>- Berkefeldweg/Freitagsgaben,</li> <li>- Maschweg/Friedhof Altencelle.</li> </ul> <p>Entsprechende Wirkungen treten aber auch in anderen, weniger frequentierten trassennahen Arealen, insbesondere im Bereich Aller, Lachte und Fasanenweg, auf.</p> <p>Betriebsbedingt sind zudem an den Kreuzungspunkten zwischen der Trasse und den oben genannten Fledermausflugstrecken ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko sowie im Übrigen – bezogen auf Fledermäuse und Vögel – Störwirkungen durch Verkehrslärm und Lichtemissionen und damit eine Vergrämung zu erwarten.</p>	<p>mung von Vögeln und Fledermäusen infolge betriebsbedingter Lärm- und Lichtemissionen wird ebenfalls als erheblich eingestuft.</p> <p>Die Beeinträchtigungen aufgrund der Trassenführung durch Lebensräume von Fischen, Rundmäulern, Makrozoobenthos, Heuschrecken, Reptilien, Amphibien, Vögeln, des Fischotters, von Fledermäusen außerhalb der genannten Flugstrecken und von Wild wird hingegen als unerheblich bewertet, weil die Austauschbeziehungen dadurch jeweils nicht im Sinne einer Zerschneidungs- und Barrierewirkung beeinträchtigt, sondern allenfalls leicht erschwert werden. Auch führt das Vorhaben insoweit nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos.</p>
Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Naturgütern	keine Änderungen im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011	

#### 2.2.4.1.2.2 Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes

Auswirkung	Bewertung
Anlagenbedingt kommt es zum Verlust von 0,014 ha wegbegleitenden Gras- und Staudenfluren.	Aufgrund des geringen Flächenumfanges und der vergleichsweise geringen Landschaftsbildwirksamkeit dieses Biotoptyps liegt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine er-



	hebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG vor.
Die zusätzlichen zum Fledermausschutz vorgesehenen Schutzwände und Schutzzäune beeinträchtigen das Landschaftsbild.	Solche Anlagen waren bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 vorgesehen. Sie verstärken zwar die Umgestaltung des Landschaftsbildes durch die B 3, doch wirken sich zugleich positiv in Bezug auf das Vorhaben aus, da sie den auf der Straße fließenden Verkehr optisch und teils auch akustisch abschirmen. Die Schutzzäune im Rahmen der Maßnahmen S53 und S59 sind überdies nur für einen begrenzten Zeitraum vorgesehen, nämlich bis die parallel dazu angeordneten Schutzpflanzungen ihre bestimmungsgemäße Wuchshöhe erreicht haben. Insgesamt sieht die Planfeststellungsbehörde die mit den Schutzwänden und Schutzzäunen verbundenen Landschaftsbildbeeinträchtigungen daher als unerheblich an.

### 2.2.4.1.2.3 Vermeidung

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

Soweit zur Vermeidung von Eingriffen Pflanzungen oder das Ausbringen von Saatgut vorgesehen sind, müssen überdies die Vorgaben des § 40 Abs. 4 BNatSchG beachtet werden. Danach dürfen Pflanzen gebietsfremder Arten nur nach entsprechender Genehmigung in die freie Natur ausgebracht werden. Zur freien Natur zählen insoweit auch Verkehrswege und deren Randflächen<sup>10</sup>.

In Bezug auf die hier festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen – gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG Eingriffe – werden folgende Vermeidungsmaßnahmen ergriffen:

Eingriff	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme bzw. Begründung fehlender Vermeidbarkeit
Verlust von Boden in einem Umfang von <ul style="list-style-type: none"> <li>- 40 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe IV,</li> <li>- 60 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe III,</li> </ul>	keine	Der Bau der Bundesfernstraße ist unabdingbar mit Flächenversiegelungen verbunden. Eine flächensparendere zweckerfüllende Bauweise ist nicht ersichtlich.

10 Ortnher, NuR 2005, 91 (95).



<p>- 10 m<sup>2</sup> ha Böden der Wertstufe II</p>		
<p>Verlust von Gras- und Staudenflur im Umfang von 0,014 ha</p>	<p>keine</p>	<p>Der Bau der Bundesfernstraße ist unabdingbar mit Flächenversiegelungen verbunden. Eine flächensparendere zweckerfüllende Bauweise ist nicht ersichtlich. Da dieser Flächenverlust dem Bau einer Fledermausüberflughilfe geschuldet ist und sich hierfür an den traditionellen Routen orientiert werden musste, kommt insoweit auch keine Standortverlagerung in Betracht.</p>
<p>Zerschneidung sowie Erhöhung des Kollisionsrisikos an folgenden Fledermausflugstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kreisstraße 74,</li><li>- AS L 282 (Lachtehausen),</li><li>- Südrand Lachtetal,</li><li>- Freitagsgraben,</li><li>- Berkefeldweg/Freitagsgraben,</li><li>- Maschweg/Friedhof Altencelle</li></ul>	<p>S 9, S 23, A 35, S 52 bis S 59,</p>	<p>Errichtung einer 4 m hohen Schutzwand in Verlängerung der Irritationsschutzwand auf der Allerbrücke im Bereich der Fledermausflugstrecke Maschweg/Friedhof Altencelle, ergänzt um dichte Gehölzpflanzungen, um niedrige Überflüge zu verhindern.</p> <p>Die Wirtschaftswegüberführung am Apfelweg wird als Fledermausbrücke ausgebaut, die Überführung selbst sowie deren nähere Umgebung werden entsprechend bepflanzt. Vorübergehend wird bis zur Erreichung der erforderlichen Wuchshöhen ein 4 m hoher Schutzzaun errichtet.</p> <p>Strukturgebunden fliegende Fledermausarten werden durch künstliche Leitstrukturen in Form trassenparalleler 4 m hoher Schutzzäune im Waldbereich Finkenherd vor Kollisionen mit dem Straßenverkehr geschützt und zu den Quersungsmöglichkeiten im Allertal bzw. südlich Lachtehausen geleitet.</p> <p>Um die Zerschneidungswirkung der Trasse im Kreuzungsbereich mit dem Waldweg südlich der Anschlussstelle L 282 (Lachtehausen) zu vermeiden, wird eine Fledermausbrücke auf Linie der dort festgestellten Flugstrecke vorgesehen, welche die Trasse über-</p>



		<p>spannt. Die trassenbegleitenden Fahrbahnen auf den Rampen werden beidseitig von 4 m hohen Schutzwänden begleitet, um die Fledermäuse zu einem hohen Überflug zu animieren und somit auf die begrünte Brücke zu leiten.</p> <p>Um die zerschneidende Wirkung der Trasse für die aus Altenhagen kommenden Tiere zu vermeiden, werden südöstlich der Berkefeldwegüberführung eine Fledermausbrücke errichtet und bestehende Leitstrukturen an diese angeschlossen. Durch Anpflanzung von Einzelbaumreihen, die zudem dicht mit Sträuchern unterpflanzt werden muss, wird eine Anbindung der Fledermausüberführung an bestehende Leitstrukturen erreicht. Zudem wird dadurch eine bessere Anbindung der Auwaldreste am Freitaggrabens hergestellt.</p> <p>Entlang der Trasse und zur parallel verlaufenden Berkefeldweg-Umleitung werden 4 m hohe Schutzzäune (mindestens 30 m lang) errichtet, welche die Zwergfledermaus zu einem hohen Überfliegen der Trasse animieren. Die Zäune werden in den Böschungen mit dichten Strauch- bzw. Baumpflanzungen kombiniert. Bei Erreichen der notwendigen Höhe und Dichte der Gehölze werden die Zäune wieder zurückgebaut.</p> <p>Trotz all dieser Maßnahmen verbleiben jedoch Beeinträchtigungen, welche die Planfeststellungsbehörde – vorsorglich – auch als erheblich im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG bewertet. Das betrifft insbesondere das nicht ausreichend sicher prognostizierbare Überfliegen der Brücke über den Freitaggrabens durch das Braune Langohr, wobei insoweit ein Monitoring vorgesehen ist. Eine voll-</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



		ständige Vermeidung ist hinsichtlich der verbleibenden Beeinträchtigungen technisch nicht möglich.
Störwirkungen/Vergrämung durch Verkehrslärm und Lichtemissionen		Die vorgesehenen Schutzwände und Schutzpflanzungen bewirken eine Abschirmung, welche die Lärm- und Lichtemissionen unter die Erheblichkeitsschwelle nach § 14 Abs. 1 BNatSchG drückt.

Durch entsprechende Nebenbestimmung (siehe oben 1.2.4) wird darüber hinaus sichergestellt, dass nicht zur Unzeit Gehölze geschnitten werden und auf diese Weise etwa Nester und Jungvögel verloren gehen. Diese Vorgabe folgt ausdrücklich auch aus § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG. Wegen der Legalausnahme des § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG war sie hier jedoch im Hinblick auf das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG nochmals explizit auszusprechen.

#### 2.2.4.1.2.4 Ausgleich und Ersatz

§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG regelt, dass der Eingriffsverursacher verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Ausgleich und Ersatz stehen dabei gleichrangig nebeneinander<sup>11</sup>.

Darüber hinaus bestimmt § 15 Abs. 3 BNatSchG, dass bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist, insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Soweit für den Ausgleich und Ersatz auf Flächen Privater zugegriffen wird, ist zudem zu beachten, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus Verhältnismäßigkeitsgründen vorrangig auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Grundstücken oder auf Grundstücken zu verwirklichen, die im Eigentum der öffentlichen Hand sind<sup>12</sup>. Schließlich müssen – wie bei der Vermeidung – die Vorgaben des § 40 Abs. 4 BNatSchG beachtet werden.

11 Hender/Brockhoff, NVwZ 2010, 733 (735).

12 BVerwG, Urt. v. 24.03.2011 – 7 A 3.10, NuR 2011, 501 (Rn. 48); NdsOVG, Urt. v. 22.02.2012 – 7 KS 71/10, juris, Rn. 36.



Es werden für folgende unvermeidbare Eingriffe folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergriffen:

unvermeidbarer Eingriff	Bezeichnung der Maßnahme	Beschreibung der Maßnahme bzw. Begründung fehlender Kompensierbarkeit
Verlust von Boden in einem Umfang von <ul style="list-style-type: none"><li>- 40 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe IV,</li><li>- 60 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe III,</li><li>- 10 m<sup>2</sup> Böden der Wertstufe II</li></ul>	E 60	Umwandlung eines Kiefern- und Fichtenforstes in einen Eichen-Mischwald auf 390 m <sup>2</sup> , Aufforstung mit Stiel-Eichen ( <i>Quercus robur</i> ) der Herkunft 817 03 (Heide und Altmark). Dadurch wird die Fläche naturnäher und erhält eine höherwertigere Biotopausstattung. Eine naturnähere Bodenentwicklung wird erreicht. .
Verlust von Gras- und Staudenflur im Umfang von 0,014 ha	E 60	Ersatz durch die Umwandlung von Kiefern- und Fichtenforst in einen Eichen-Mischwald im Verhältnis 1:1. Langfristig entstehen dadurch deutlich wertvollere Biotopausprägungen als die verlorengegangenen.
Zerschneidung sowie Erhöhung des Kollisionsrisikos insbesondere im Bereich Freitagsgaben	A 35, E 10	Verbesserung der Erreichbarkeit von Nahrungshabitaten durch Schaffung von Leitstrukturen für Fledermäuse und Querungshilfen, Schaffung und Aufwertung von Nahrungshabitaten

Damit wird ein vollständiger Ausgleich bzw. Ersatz erzielt. Die Eingriffsausgleichsbilanzierung wird im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.2, S. 51 ff.) dargestellt. Die Planfeststellungsbehörde macht sich insoweit die überzeugenden Erwägungen des Vorhabenträgers methodisch und inhaltlich zu Eigen.

Der Vorhabenträger hat sich auch um die Schonung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bemüht. In Betracht kommende Entsiegelungsmaßnahmen wie etwa der Teilrückbau der K 74 und des Radweges sowie des Apfelweges haben jedoch bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 Eingang gefunden (Maßnahmen A 20, E 10). Alternativen für die gewählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ausgehend von dem vom Vorhabenträger gewählten naturschutzfachlichen Konzept und unter Berücksichtigung sonstiger Belange wie des möglichst zu vermeidenden Zugriffs auf private Flächen nicht ersichtlich. Die Vorgaben des § 40 Abs. 4 BNatSchG werden ebenfalls im Rahmen des Notwendigen beachtet.

#### 2.2.4.1.3 Natura 2000-Gebiete

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich die FFH-Gebiete Nr. 90 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ (DE 3021-331) und Nr. 86 „Lutter, Lachte, Aschau



(mit einigen Nebenbächen)“ (DE 3127-331). Neben den bereits innerstaatlich unter Schutz gestellten europäischen Vogelschutzgebieten zählen solche Gebiete gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG zu den Natura 2000-Gebieten.

Für solche Gebiete sieht § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor, dass Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen sind, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Der Bau einer Straße stellt zweifelsohne ein Projekt in diesem Sinne dar. Daher enthielt auch bereits der Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 eine FFH-Verträglichkeitsprüfung. Zu prüfendes „Projekt“ ist bei linienförmigen Infrastruktureinrichtungen wie hier indes nur der Abschnitt, dessen Bau der jeweils gegenständliche Planfeststellungsbeschluss genehmigt, nicht aber bereits das dieser Planung zugrunde liegende Gesamtkonzept<sup>13</sup>.

Maßstab der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind die jeweiligen Erhaltungsziele<sup>14</sup>. Bei Schutzgebieten im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ergeben sich die Erhaltungsziele ausweislich § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG aus dem jeweiligen Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, sofern bei der Schutzausweisung die jeweiligen Erhaltungsziele im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG berücksichtigt wurden. Das ist hier hinsichtlich des FFH-Gebiets Nr. 90 mit dem Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ (Verordnung vom 15.08.2007) und hinsichtlich des FFH-Gebiets Nr. 86 mit dem Naturschutzgebiet „Lachte“ (Verordnung vom 27.03.2009) der Fall.

Für die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens muss anhand objektiver Umstände auszuschließen sein, dass das Vorhaben die einschlägigen Erhaltungsziele gefährden könnte<sup>15</sup>. Der Prüfung müssen die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde gelegt werden. Die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile müssen erfasst und bewertet werden<sup>16</sup>. Es darf kein vernünftiger Zweifel daran bestehen, dass vorhabenbedingte Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausbleiben<sup>17</sup>. Dabei können jedoch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden<sup>18</sup>. Hinsichtlich der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist zudem gemäß § 26 Satz 1 i.V.m. § 32 Abs. 1 Satz 1 NAG-BNatSchG mit der unteren Naturschutzbehörde das Benehmen herzustellen, was hier ausweislich des Vermerks der Stadt Celle vom 29.01.2015 geschehen ist. Fällt die FFH-Verträglichkeitsprüfung negativ aus, so kann dem Vorhaben nur noch über die Abweichungsmöglichkeit nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zur Zulässigkeit verholfen werden.

#### **2.2.4.1.3.1 Erhebliche Beeinträchtigungen**

Ergänzend bzw. im Sinne einer am schlechtest möglichen Fall orientierten Betrachtung in Abweichung zum Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 sind im Rahmen der erneuten FFH-Verträglichkeitsuntersuchung seitens des Vorhabenträgers folgende denkbare Auswirkungen in Bezug auf folgende Erhaltungsziele festgestellt worden:

- 
- 13 Vgl. BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 270); BVerwG, Beschl. v. 23.11.2007 – 9 B 38.07, NuR 2008, 176 (Rn. 21 f.).
- 14 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).
- 15 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 58).
- 16 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 72).
- 17 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 41).
- 18 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 53).





mögliche Auswirkung	relevant in Bezug auf
Vergrämung des Schwarzstorchs ( <i>Ciconia nigra</i> )	Der Schwarzstorch kann hier als charakteristische Art des Lebensraumtyp 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des <i>Ranunculion fluitantis</i> und des <i>Callitricho-Batrachion</i> ) gewertet werden. Der Lebensraumtyp 3260 gehört zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Nr. 86.
Beeinträchtigung des Bachneunauges ( <i>Lampetra planeri</i> ) durch Barrierewirkungen	Die Anhang II-Art Bachneunauge gehört in beiden betroffenen FFH-Gebieten zu den Erhaltungszielen.
Beeinträchtigung weiterer Anhang II-Arten, insbesondere der Grünen Keiljungfer ( <i>Ophiogomphus cecilia</i> ), durch Barrierewirkungen	Die Anhang II-Arten gehören in den betroffenen FFH-Gebieten zu den Erhaltungszielen.
Beeinträchtigung folgender Lebensraumtypen durch Eutrophierung/Versauerung des Bodens infolge vorhabenbedingter Stickstoffeinträge: LRT 2310 (Trockene Sandheiden mit <i>Calluna</i> und <i>Genista</i> ), 2330 (Dünen mit offenen Grasflächen mit <i>Corynephorus</i> und <i>Agrostis</i> ), 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe), 4030 (Trockene europäischen Heiden), 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe), 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen), 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), 9160 (Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald)(nur FFH-Gebiet Nr.86), 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit <i>Quercus robur</i> ), 91E0* (Auenwälder mit <i>Alnus glutinosa</i> und <i>Fraxinus excelsior</i> ) sowie 91F0 (Hartholzauenwälder mit <i>Quercus robur</i> , <i>Ulmus laevis</i> , <i>Ulmus minor</i> , <i>Fraxinus excelsior</i> )	Diese Lebensraumtypen sind in Anhang I der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EG) gelistet und Gegenstand der Erhaltungsziele der betroffenen FFH-Gebiete.

Diese Auswirkungen sind im Einzelnen wie folgt zu bewerten:

#### 2.2.4.1.3.1.1 Schwarzstorch

Der festgestellte Brutplatz selbst liegt außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens. Der Schwarzstorch könnte daher vorhabenbedingt allenfalls von Nahrungsflächen vergrämt werden. Doch auch dies ist nicht der Fall; denn Lachte und Aller sind im Wirkraum des Vorhabens durch vorhandene Siedlungen, Verkehrswege und intensive Erholungsnutzung so stark



vorbelastet, dass eine für den sehr stöempfindlichen Schwarzstorch (Fluchtdistanz 500 m)<sup>19</sup> relevante Nutzung dieser Flächen zur Nahrungsaufnahme etc. nicht in Betracht kommt. Eine erhebliche Beeinträchtigung kann insoweit mithin ausgeschlossen werden.

#### 2.2.4.1.3.1.2 Bachneunauge

Kiesbänke (potenzielle Laichhabitats des Bachneunauges) sind im Querungsbereich von Lachte und Aller nicht vorhanden. In Betracht kommt daher allenfalls eine Barrierewirkung in Folge der Brückenbauwerke. Diese kann indes ebenfalls ausgeschlossen werden, weil es keinerlei Anhaltspunkte dafür gibt, dass sich eine eventuelle Beschattung der Gewässer durch die Brücken nachteilig auf die Besiedlung eines Larvalhabitats auswirken könnte. Insofern verbleibt mithin lediglich ein theoretisches Restrisiko. An der Lachte kommt der Umstand hinzu, dass sich in unmittelbarer Nähe stromauf der geplanten Querung eine Sedimentbank mit der bei weitem höchsten Dichte an Larven (Querder) befindet, das Bachneunauge aber stromauf wandert. Demnach kann es hinsichtlich des Bachneunauges vorhabenbedingt nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG kommen.

#### 2.2.4.1.3.1.3 Weitere Betroffenheiten durch Barrierewirkungen

Im Rahmen des ergänzenden Verfahrens wurde seitens des Vorhabenträgers nochmals geprüft, inwieweit die geplanten Brückenbauwerke über Aller und Lachte Barrierewirkungen für die dort vorkommenden im weitesten Sinne gewässergebundenen Anhang II-Arten entfalten könnten. Solche Wirkungen können jedoch auch nach nochmaliger, vertiefter Prüfung aufgrund der geständerten Ausführung der Brückenbauwerke sowie der weiten Überspannung der Auen und der Gewässer ausgeschlossen werden.

Bezüglich der Grünen Keiljungfer kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass Individuen der Art die Brücken auch überfliegen und dabei durch Kollision mit dem Fahrzeugverkehr zu Tode kommen. Eine Barrierewirkung der Straße ist daraus zwar nicht ableitbar, aber der kollisionsbedingte Verlust von Individuen einer von den gebietsbezogenen Erhaltungszielen umfassten Art kann ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG auslösen. Dies ist nicht schon beim Verlust einzelner Individuen der Fall, aber jedenfalls bei Rückwirkungen auf den Erhaltungszustand der Population im Gebiet<sup>20</sup>. Da nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand weder ausreichend zuverlässig prognostiziert werden kann, wie viele Individuen innerhalb welches Zeitraums hier mit Fahrzeugen kollidieren könnten und wo insoweit die gebietsschutzrechtlich relevante Reaktions- und Belastungsschwelle liegt, wird vorsorglich folgendes ökologisches Risikomanagement aufgenommen:

Die Maßnahmen M 8.5 und M 8.7 sehen vor, dass im Bereich der Lachte- und der Allerniederung die Trasse der B 3 beidseitig Schutzwände mit einer Höhe von 4 m bezogen auf die Gradienten der Straße erhält. Nach Errichtung der Schutzwände erfolgt eine Beobachtung des Flugverhaltens der Grünen Keiljungfer im Bereich der Brücken. Bei Bedarf erfolgt eine nachträgliche bauliche Anpassung der Kollisionsschutzwände. Die Maßnahmen sind im Maßnahmenblatt S51 beschrieben.

19 *Garniel et al.*, in: BMVBS, Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, 2010, Tab. 19, S. 30.

20 Vgl. HessVGH, Urt. v. 21.08.2009 – 11 C 318/08.T, juris, Rn. 356.



Dadurch wird sichergestellt, dass eventuelle kollisionsbedingte Individuenverluste jedenfalls unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben.

#### 2.2.4.1.3.1.4 Betroffenheiten durch Stickstoffeinträge

Es wurde nochmals geprüft, inwieweit die im Einwirkungsbereich des Vorhabens befindlichen Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie, die Gegenstand der gebietsbezogenen Erhaltungsziele sind, durch vorhabenbedingte Stickstoffeinträge nachteilig betroffen sein könnten. Der Vorhabenträger kam in seiner ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 zu dem Ergebnis, dass außer in einem Fall in Bezug auf alle im Wirkraum des Vorhabens vorkommenden Lebensraumtypen keine Überschreitung der jeweils maßgeblichen Critical Loads jenseits anerkannter Bagatellschwellen und damit auch keine erheblichen Beeinträchtigungen festzustellen sind. Diese Ausnahme betrifft den Lebensraumtyp 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*).

Die Planfeststellungsbehörde ist von der Richtigkeit dieser Untersuchungsergebnisse überzeugt. Da es sich bei den Stickstoffeinträgen um eine betriebsbedingte Auswirkung des Vorhabens handelt, ist für die Beurteilung dieser Wirkung zunächst die Verkehrsprognose maßgeblich. § 34 Abs. 1 BNatSchG verlangt nicht, dass das in Rede stehende Vorhaben mit seiner technisch möglichen Maximalkapazität in die FFH-Verträglichkeitsprüfung eingestellt werden muss, sondern es ist auch diesbezüglich auf den realistischere Weise zu prognostizierenden Betrieb abzustellen<sup>21</sup>. Dem steht auch nicht entgegen, dass solche Prognosen stets mit Unsicherheiten verbunden sind, solange die Prognose hinreichend belastbare Aussagen enthält<sup>22</sup>, was hier – wie bereits oben (2.2.4.1.1) dargestellt – der Fall ist. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Zusatzbelastung für den noch im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 zugrunde gelegten Planungshorizont 2020 überwiegend höher ausfällt als die hier maßgebliche Zusatzbelastung für den Planungshorizont 2025. Gleichwohl wurden in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 (siehe dort S. 72) die Daten für 2020 verwendet. Damit liegt die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung auf der sicheren Seite.

Der (vorhabenbedingt) in den Boden gelangende Stickstoff ist für die meist auf nährstoffarmen Böden vorkommenden Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie insofern problematisch, als die meisten höheren Pflanzen Stickstoff überwiegend über die Wurzeln und nur untergeordnet aus der Luft über die Blätter aufnehmen und ein Stickstoffüberangebot nicht nur zur Eutrophierung des betreffenden Lebensraums, sondern als Begleiteffekt auch zur beschleunigten Bodenversauerung führt. Dies wiederum zieht zahlreiche Änderungen in der Flora und, soweit Tierarten auf bestimmte Nahrungspflanzen spezialisiert sind, auch in der Fauna nach sich (insbesondere: Ausbreitung stickstoffliebender Pflanzen, Herabsetzung der Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten und Parasitenbefall, erhöhte Windwurfanfälligkeit von Bäumen, Anstieg des Wasserbedarfs und der Frostanfälligkeit, Veränderung des Bodenlebens). All dies kann letztlich eine Überformung der Lebensraumtypen bewirken. Dabei kommt es in der Phase des Beginns der Stickstoffanreicherung im Boden zu Artenverschiebungen bis hin zum Ausfall von konkurrenzschwachen Arten aufgrund der Begünstigung konkurrenzstarker Arten. Hieran schließt sich eine Phase der Stickstoffsättigung des Boden-Pflanze-Systems. Nach Erreichen der Stickstoffakkumulationskapazität im Oberboden und der pflanzenphysiologisch begrenzten Stickstoffkonzentration in der Bio-

21 BayVGh, Urt. v. 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u.a., juris, Rn. 783; HessVGh, Urt. v. 21.08.2009 – 11 C 318/08.T, juris, Rn. 211.

22 BVerwG, Beschl. v. 28.11.2013 – 9 B 14.13, NuR 2014, 361 (Rn. 8).



masse sind in dieser Phase in der Regel keine weiteren eutrophierenden Wirkungen mehr feststellbar. Es können aber auch in dieser Phase die Versauerung und damit auch Artenverluste weiter fortschreiten. Critical Loads (kritische Eintragsraten) definieren insoweit naturwissenschaftlich begründete Belastungsgrenzen für verschiedene empfindliche Rezeptoren (von Ökosystemen, Teilökosystemen und Organismen bis hin zu Materialien wie z.B. empfindliche Natursteine)<sup>23</sup>. Als Wert für die Critical Loads wird dabei derjenige Eintrag von Luftschadstoffen bestimmt, bis zu dessen Erreichung nach aktuellem Kenntnisstand langfristig (zehn bis 100 Jahre) keine signifikanten schädlichen Effekte an Ökosystemen und Teilen davon zu erwarten sind<sup>24</sup>.

Die Ermittlung des jeweils maßgeblichen Critical Loads kann auf unterschiedlichem Weg erfolgen. Er kann zum einen aus den sog. empirischen Critical Loads des ICP Modelling & Mapping (häufig auch als „Berner Liste“ bezeichnet) abgeleitet werden. Diese empirischen Critical Loads sind auf der Basis mehrjähriger Beobachtungen aus wissenschaftlichen Feldstudien und Experimenten ermittelt worden<sup>25</sup>. Zum anderen können Critical Loads anhand konkreter Detaildaten über die jeweiligen Verhältnisse standortspezifisch modelliert werden, wobei wiederum in dynamische und steady-state-Modelle zu unterscheiden ist. Im Unterschied zu dynamischen Modellen (z.B. das DECOMP-Modell) geht der steady-state-Ansatz davon aus, dass ein Stoffkreislauf in einem Ökosystem noch nicht überlastet ist und das bestehende natürliche (Fließ-)Gleichgewicht im Zusammenwirken mit einem ungestörten Wasser- und Energiehaushalt langfristig stabil erhalten werden soll. Bei diesem Ansatz handelt es sich in der Regel um eine Massenbilanz-Methode (SMB-Modell).

Die Planfeststellungsbehörde hat sich hier für die Bestimmung von Belastungsgrenzen im Wege dynamisch modellierter Critical Loads entschieden und der Vorhabenträger hat mit der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 eine entsprechende Unterlage vorgelegt. Beweggrund für diese Entscheidung war, dass empirische Critical Loads einen vergleichsweise geringen Differenzierungsgrad hinsichtlich der Standortverhältnisse aufweisen und überdies nur eine Abschätzung von Größenordnungen der Stickstoffverträglichkeit bestimmter Lebensraumtypen erlauben, wie schon die Angabe bloßer Spannweiten in der Berner Liste verdeutlicht. Insoweit ermöglichen zwar die für Niedersachsen konkretisierten empirischen Critical Loads nach VON DRACHENFELS<sup>26</sup> eine bessere Orientierung, dadurch wird aber das Problem starker Vereinfachung nicht grundlegend behoben. Insoweit erscheinen der Planfeststellungsbehörde modellierte Critical Loads besser geeignet, standortspezifische Aussagen zu treffen. Dies gilt umso mehr, als sich dieser methodische Ansatz inzwischen breiter wissenschaftlicher Anerkennung erfreut und im Rahmen des FuE-Vorhabens der BAST „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotop“ eine entsprechende Konventionsbildung stattgefunden hat<sup>27</sup>. Bei den in Betracht kommenden Modellierungsverfahren hält die Planfeststellungsbehörde das SMB-Modell gegenüber dem dynamischen DECOMP-Modell für vorzugswürdig. Das SMB-Modell vernachlässigt zwar die jeweilige Standortdynamik, wohingegen das DECOMP-Modell auch die stickstoffeintragsbedingten ökologischen Veränderungen simuliert. Die damit verbundene geringere Vereinfachung der Beschreibung der natürlichen Prozesse hat indes den Preis höherer Fehleranfälligkeit, zumal das Wissen über ökosystemare

---

23 Balla/Müller-Pfannenstiel/Lüttmann/Uhl, NuR 2010, 616 (619).

24 Balla, NuL 2005, 169 (172).

25 Balla/Müller-Pfannenstiel/Lüttmann/Uhl, NuR 2010, 616 (621).

26 v. Drachenfels, Einstufungen der Biotoptypen in Niedersachsen – Regenerationsfähigkeit, Wertstufen, Grundwasserabhängigkeit, Nährstoffempfindlichkeit, Gefährdung, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 1/2012, S. 1-60..

27 Siehe Balla et al., in: BMVBS, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik 1099 (2013), 1 ff.



Zusammenhänge nach wie vor noch lückenhaft ist. Daher hat dieses Verfahren im Gegensatz zum SMB-Modell auch noch keine uneingeschränkte Anerkennung in der Rechtsprechung erfahren<sup>28</sup>. Das SMB-Modell stellt daher nach Ansicht der fachlich beratenen Planfeststellungsbehörde die beste derzeit verfügbare wissenschaftliche Erkenntnis dar.

Im Rahmen dieses Verfahrens wurden zunächst die für den Schutz der betroffenen FFH-Gebiete maßgeblichen Lebensräume und Arten als Schutzgüter der Critical Loads definiert. Dies schließt alle Strukturen und Funktionen ein, die für die langfristige Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der erhaltungszielgegenständlichen Lebensraumtypen notwendig sind. Dies setzt eine sowohl vegetations- als auch standortspezifische Ermittlung der Critical Loads voraus. Mit Hilfe des sog. BERN-Modells wurden die maßgeblichen Bestandteile der Lebensraumtypen (charakteristische Pflanzenarten, wertgebende Pflanzengesellschaften) hinsichtlich ihrer Empfindlichkeit analysiert. Das BERN-Modell wird unter 3.4.1 (S. 20 ff.) der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 ausführlich beschrieben. Die dabei verwendete Datenbank ist als solche zwar nicht frei zugänglich, sondern urheberrechtliche geschütztes geistiges Eigentum von ÖKO-DATA, doch sind die Eingangsdaten, die für die hier gegenständlichen Einzelfalluntersuchungen aus dem BERN-Modell abgeleitet wurden, in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 explizit aufgelistet (siehe S. 83 f.) und die hierfür ausgewerteten Literaturquellen ausgewiesen (siehe Tab. 27, S. 76 f.). Da nach dem Konzept der Critical Loads davon auszugehen ist, dass Belastbarkeitsgrenzen eingehalten werden, solange keine Veränderungen der Struktur und der Funktionen der Vegetation zu verzeichnen sind, muss sich der Belastbarkeitsgrenzwert des Weiteren aus einem Schwellenwert der Existenzmöglichkeitsfunktion der Referenz-Pflanzengesellschaft zum jeweiligen Standortparameter ergeben. Auch dies wird ausführlich in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 (dort unter 3.4.2, S. 26 ff.) beschrieben. Gleiches gilt hinsichtlich der sonstigen Eingangsdaten zur Berechnung der standortspezifischen Critical Loads (ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, dort unter 3.4.3, S. 35 ff.) und der Bestimmung des maßgeblichen Referenzzustands (ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, dort unter 3.5, S. 46 ff.). Da es Ziel des Critical Load-Ansatzes ist, die pflanzengesellschaftstypischen Arten in ihren pflanzensoziologisch-dynamischen Konkurrenzgleichgewichten zu erhalten bzw. ihnen die hierfür optimalen Existenzbedingungen wiederherzustellen, wurden bei der Bestimmung des maßgeblichen Referenzzustands auch solche Arten berücksichtigt, die gegenwärtig nicht (mehr) vorhanden sind, aber zum Aufbau einer dynamisch stabilen Pflanzengesellschaft typischerweise dazu gehören (siehe ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, Tab. 27, S. 76 f.). Diese Herangehensweise korrespondiert im Übrigen mit den in den einschlägigen Naturschutzgebiets-Verordnungen formulierten *Entwicklungszielen*, wonach die geschützten Biotope naturnah und mit ihren typischen Tier- und Pflanzenarten erhalten bzw. entwickelt werden sollen.

Die danach erforderlichen Eingangsdaten hat der Vorhabenträger entgegen der von Einwendern vorgebrachten Kritik fehlerfrei ermittelt: Zunächst wurden alle Lebensraumtyp-Flächen im Wirkraum des Vorhabens kartografisch überlagert mit der Biotoptypenkartierung und der Bodenkartierung. Der Verschnitt dieser drei Kartengrundlagen ergab 28 unterschiedliche Kombinationstypen aus Lebensraumtyp, Biotoptyp und Bodenform, mithin 28 verschiedene Lebensraumtyp-Ausprägungstypen, die für die Critical Load-Modellierung einzeln betrachtet werden müssen. Für jeden dieser 28 Lebensraumtyp-Ausprägungstypen wurde diejenige Fläche des Typs ausgewählt, für die die höchste vorhabenbedingte Zusatzbelastung in der

---

28 Siehe BVerwG, Urt. v. 23.04.2014 – 9 A 25.12, juris, Rn. 37, 42 f.



Immissionsprognose ausgewiesen wurde. Innerhalb dieser Fläche wurde ein Beurteilungspunkt nahe der der geplanten Trasse zugewandten Flächengrenze gesetzt. Damit decken die solchermaßen ermittelten Beurteilungspunkte das gesamte Spektrum der geschützten Lebensraumtypen repräsentativ ab; jeder Beurteilungspunkt trägt das jeweils höchste Risiko für eine Zusatzbelastung für den durch ihn repräsentierten Ausprägungstyp. Soweit einzelne Beurteilungspunkte relativ weit von der Trasse entfernt liegen, findet dies darin seine Begründung, dass es keine andere Fläche des gleichen Ausprägungstyps gibt, die näher gelegen ist. Dass zum Teil die dann zugrunde gelegten Bodenproben nicht unmittelbar von den Beurteilungspunkten stammen, ist ebenfalls unschädlich, da es für die Modellierung der Critical Loads nach dem SMB-Modell nur darauf ankommt, dass die Bodenprobe demselben Kombinationstyp aus Lebensraumtyp und – den verwendeten Bodenkarten entnommener – Bodenform entstammen.

Für die gewässergebundenen Lebensraumtypen 6430 und 91E0\* ist zudem eine besondere Einzelfallbetrachtung vorgenommen worden. Mit der Studie zur Ermittlung der Überflutungshäufigkeiten für ausgewählte – repräsentative – Flächen entlang Aller und Lachte im potenziellen Einflussbereich der Ortsumfahrung Celle, Mittelteil, vom 20.12.2013 wurde den hier relevanten Vorkommen dieser Lebensraumtypen eine naturnahe Auendynamik attestiert. In solchen Bereichen überwiegt der eutrophierende Einfluss des Überschwemmungswassers bei Weitem den Einfluss von Fremdstoffeinträgen aus der Luft, zumal die Depositionsraten auf Wasseroberflächen vergleichsweise sehr gering ist. Daher spricht sehr viel dafür, dass es sich hierbei schon nicht um stickstoffempfindliche Lebensraumtypen handelt<sup>29</sup>. Jedenfalls liegen der insoweit in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 ermittelten Critical Loads auf der sicheren Seite; denn wegen der Nachrangigkeit der Relevanz von Fremdstoffeinträgen aus der Luft wird der Einfluss der vorhabenbedingten Zusatzbelastung mit dem dort durchgeführten Modellierungsverfahren tendenziell überschätzt. Außerdem wird die dabei angewandte SMB-Methode der Situation nur ansatzweise gerecht. Wichtige Einflussfaktoren müssen vernachlässigt werden, so dass insbesondere die natürliche Nährstoffzufuhr (z.B. die Schwebstoffsedimentation) unterschätzt wird. Die laterale Zufuhr von Stickstoff über den Grundwasserpfad, der die Auenlebensräume in Richtung Fließgewässer durchströmt, wird durch die Setzung von Critical Loads für die im Anstrom liegenden Lebensräume ebenfalls in die Bewertung der Erheblichkeit von Stickstoffeinträgen einbezogen. Die Setzung der Critical Limits für die Stickstoffkonzentration im Sickerwasser gemäß Tabelle 31 der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 (dort S. 83-85) berücksichtigt im Übrigen auch die Empfindlichkeit der im Abstrom liegenden Lebensräume.

Insgesamt sind für den eutrophierenden Einfluss von Stickstoff folgende Critical Loads berechnet worden:

Beurteilungspunkt	Lebensraumtyp	Bodenform	N <sub>de</sub>	N <sub>u</sub>	N <sub>le(acc)</sub>	N <sub>i(acc)</sub>	CL <sub>nutN</sub>
			jeweils in kg/ha x a				
BP 1	2310	reliktischer Gley	1,57	4,96	7,14	2,56	16,2
BP 2	2330	Lockersyrosem,	1,37	0	5,36	4,35	11,1

<sup>29</sup> So erst neulich nach nochmaliger Auseinandersetzung mit den jeweils vorgebrachten Argumenten BayVGH, Urt. v. 19.02.2014 – 8 A 11.40040 u.a., juris, Rn. 809; ebenso bereits BayVGH, Urt. v. 24.11.2010 – 8 A 10.40007, juris, Rn. 128 f.



		Rohboden					
BP 3	6430	stark wechselnd	9,11	0	3,57	1,49	14,2
BP 4	6430	Anmoorgley	15,06	0	3,57	1,49	20,1
BP 5	4030	reliktischer Gley	2,92	4,96	0,54	1,13	9,5
BP 6	4030	reliktischer Gley	1,57	4,96	7,14	2,56	16,2
BP 7	6430	reliktischer Gley	6,73	0	8,93	2,56	18,2
BP 8	6430	Nassgley	21,60	0	8,93	0,78	31,3
BP 11	6510	Gley	8,81	9,84	5,36	2,21	26,2
BP 12	6510	Gley	8,81	9,84	5,36	2,21	26,2
BP 13	6510	Podsol	4,35	11	5,36	1,49	22,2
BP 14	9110	Gley-Braunerde	1,74	9,98	3,86	2,06	17,6
BP 15	9110	Braunerde	2,38	6,9	6,43	1,74	17,5
BP 16	9160	Gley	5,06	4,4	6,43	1,63	17,5
BP 17	9190	reliktischer Gley	1,21	3,78	3,86	0,78	9,6
BP 18	9190	Nassgley	4,63	5,73	3,86	1,36	15,6
BP 19	9190	Podsol	1,21	3,78	3,86	0,78	9,6
BP 20	9190	reliktischer Gley	2,06	5,4	3,86	2,06	13,4
BP 21	9190/9160	reliktischer Gley	1,74	5,4	3,86	2,06	13,1
BP 22	9190/9160	reliktischer Gley	1,74	5,4	3,86	2,83	13,8
BP 23	91E0*	Anmoorgley	15,77	5,35	6,43	0,78	28,3
BP 27	91F0	Braunerde (schwach podsolig)	5,06	5,19	6,43	2,49	19,2
BP 28	91F0	Braunerde (schwach podsolig)	5,06	5,19	6,43	2,49	19,2

CL<sub>nutN</sub> = Critical Load für eutrophierenden Stickstoffeintrag

N<sub>de</sub> = Denitrifikationsrate von Stickstoff in die Atmosphäre

N<sub>u</sub> = Netto-Stickstoff-Aufnahmerate durch die Vegetation und Entzug durch Ernte



$N_{le(acc)}$  = tolerierbare Austragsrate von Stickstoff mit dem Sickerwasser

$N_{i(acc)}$  = akzeptable Netto-Immobilisierungsrate

Für den versauernden Einfluss von Stickstoff und Schwefel sind folgende Critical Loads berechnet worden:

Beurteilungspunkt	Lebensraumtyp	Bodenform	$B_{c_w}$	$B_{c_u}$	PS in $m^3/ha \times a$	$CL_{maxN}$ in $eq/ha \times a$
			jeweils in $eq/ha \times a$			
BP 1	2310	reliktischer Gley	250	232	1785	2075
BP 2	2330	Lockersyrosem, Rohboden	250	0	1785	2038
BP 3	6430	stark wechselnd	562	0	1785	10573
BP 4	6430	Anmoorgley	500	0	1785	15059
BP 5	4030	reliktischer Gley	250	232	1785	2050
BP 6	4030	reliktischer Gley	250	232	1785	2075
BP 7	6430	reliktischer Gley	688	0	1785	4333
BP 8	6430	Nassgley	750	0	1785	11929
BP 11	6510	Gley	563	457	1785	5515
BP 12	6510	Gley	563	457	1785	5515
BP 13	6510	Podsol	250	512	1785	2881
BP 14	9110	Gley-Braunerde	688	953	1285	2021
BP 15	9110	Braunerde	281	659	1285	2172
BP 16	9160	Gley	563	346	1285	4504
BP 17	9190	reliktischer Gley	250	450	1285	2019
BP 18	9190	Nassgley	250	297	1285	4647
BP 19	9190	Podsol	250	297	1285	2071
BP 20	9190	reliktischer Gley	281	424	1285	2795
BP 21	9190/9160	reliktischer Gley	281	424	1285	2573
BP 22	9190/9160	reliktischer	281	424	1285	2573





		Gley				
BP 23	91E0*	Anmoorgley	750	546	1285	6048
BP 27	91F0	Braunerde (schwach podsolig)	250	408	1285	3837
BP 28	91F0	Braunerde (schwach podsolig)	250	408	1285	3837

CL<sub>max</sub>N = Critical Load für versauernden Stickstoffeintrag  
 BC<sub>w</sub> = Freisetzungsrates basischer Kationen durch Verwitterung  
 BC<sub>u</sub> = Netto-Aufnahmerate basischer Kationen durch die Vegetation  
 PS = Sickerwasserrate (Jahresniederschlag minus Verdunstungsrate)

Der Lebensraumtyp 9160 hätte dabei gar nicht mit berücksichtigt werden müssen. Dieser kommt zwar im FFH-Gebiet Nr. 90 vor, er ist jedoch nicht Bestandteil der in der hierfür einschlägigen Schutzgebietsverordnung für das Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ definierten Erhaltungsziele.

Die Validierung mit der Einstufung der Stickstoffempfindlichkeit nach anderen Verfahren über empirische Critical Loads hat sodann Folgendes ergeben:

Beurteilungspunkt	Lebensraumtyp	Einstufung nach v. DRACHENFELS 2012 <sup>30</sup>	Einstufung nach LANUV 2013 <sup>31</sup>	Einstufung nach BOBBINK/HETTELINGH 2011 <sup>32</sup>	CL <sub>nut</sub> N gemäß FFH-VU vom 22.01.2014
BP 1	2310	!!* 8-20	6-10	10-20	16,2
BP 2	2330	!!!/!!+* 5-20	7-10	8-15	11,1
BP 3	6430	o 20-30	nicht empfindlich	k.A.	14,2
BP 4	6430	o 20-30	nicht empfindlich	k.A.	20,1

30 v. Drachenfels, Einstufungen der Biotoptypen in Niedersachsen – Regenerationsfähigkeit, Wertstufen, Grundwasserabhängigkeit, Nährstoffempfindlichkeit, Gefährdung, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 1/2012, S. 1-60.

31 Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV), Fachvorschlag zur Prüfung der FFH-Verträglichkeit von Stickstoff-Depositionen in empfindlichen Lebensräumen in FFH-Gebieten, Stand: 01.07.2013, unveröffentlicht.

32 Bobbink/Hettelingh, Review and revision of empirical critical loads and dose-response relationships, 2011, verfügbar unter <http://www.b-ware.eu/sites/default/files/publicaties/Review-revision-empirical-critical-loads-2011.pdf>.



BP 5	4030	!!* 8-20	6-10	10-20	9,5
BP 6	4030	!!* 8-20	6-10	10-20	16,2
BP 7	6430	o 20-30	nicht emp- findlich	k.A.	18,2
BP 8	6430	o/- 20-30	nicht emp- findlich	k.A.	31,3
BP 11	6510	!/o* 15-30	24-30	20-30	26,2
BP 12	6510	!/o* 15-30	24-30	20-30	26,2
BP 13	6510	0* 20-30	24-30	20-30	22,2
BP 14	9110	! 15-20	13-16	10-20	17,6
BP 15	9110	!! 8-20	13-16	10-20	17,5
BP 16	9160	! 15-20	15-20	15-20	17,5
BP 17	9190	!! 8-20	13-16	10-15	9,6
BP 18	9190	!! 8-20	13-16	10-15	15,6
BP 19	9190	!!+ 8-15	13-16	10-15	9,6
BP 20	9190	!! 8-20	13-16	10-15	13,4
BP 21	9190/9160	!!/ 8-20	13-20	10-20	13,1
BP 22	9190/9160	!!/ 8-20	13-20	10-20	13,8
BP 23	91E0*	o 20-30	23-25	k.A.	28,3
BP 27	91F0	o 20-30	20-22	k.A.	19,2
BP 28	91F0	o 20-30	20-22	k.A.	19,2

!!! = sehr hohe Empfindlichkeit (5-10 bzw. 8-10 kg N/ha x a)

!! = hohe Empfindlichkeit (8-15, 10-15 oder 10-20 kg N/ha x a)

! = mittlere bis hohe Empfindlichkeit (15-20 bzw. 15-25 kg N/ha x a)



- o = mäßige Empfindlichkeit (20-30 kg N/ha x a, teilweise auch noch etwas höhere Werte)
- = geringe oder keine Empfindlichkeit (Vegetation von Nährstoffzeigern gekennzeichnet, sehr nährstoffreiche Standorte und/oder Biotoptyp durch starke Düngung geprägt), als Zusatz bei oben stehenden Zeichen: Biotope basenreicher Standorte mit geringerer Empfindlichkeit innerhalb der betreffenden Klasse (obere Werte der Spanne)
- + = als Zusatz: Biotope basenarmer Standorte mit höherer Empfindlichkeit innerhalb der betreffenden Klasse (untere Werte der Spanne)
- / = je nach Ausprägung Schwankung zwischen dem oberen und dem unteren angegebenen Wert
- \* = höhere Empfindlichkeit bei ungepflegten Brachen bzw. ungenutzten Flächen, geringere bei regelmäßigem Nährstoffentzug durch Nutzung bzw. Pflegemaßnahmen

Mithin bewegen sich die in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 modellierten Critical Loads durchweg innerhalb der Spannen der empirischen Critical Loads, sofern adäquate empirische Critical Loads vorhanden sind.

In einem nächsten Schritt war zu prüfen, ob im Planfall diese Critical Loads überschritten werden. Dabei ist zu beachten, dass auch bei Beeinträchtigungen durch vorhabenbedingte Stickstoffeinträge die Beurteilung der Einwirkungen des jeweiligen konkreten Vorhabens nicht losgelöst von den Einwirkungen vorgenommen werden kann, denen der betroffene Lebensraum im Übrigen unterliegt<sup>33</sup>. Eine an den Erhaltungszielen orientierte Prüfung ist nicht möglich, ohne neben den vorhabenbedingten Einwirkungen auch diejenigen Einwirkungen in den Blick zu nehmen, denen der geschützte Lebensraumtyp von anderer Seite ohnehin ausgesetzt ist, so dass die Berücksichtigung der Vorbelastung unverzichtbar ist<sup>34</sup>. Darüber hinaus sieht § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor, dass Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen sind, wenn sie einzeln „oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen“ geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Das Unionsrecht (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL) differenziert demgegenüber nicht weiter in Vorbelastung und kumulativ hinzutretende Zusatzbelastung durch andere Projekte oder Pläne, sondern hebt auf die zum Zeitpunkt der Vorhabenzulassung festzustellende Gesamtbelastung ab<sup>35</sup>.

Die hier in die FFH-Verträglichkeitsprüfung einzustellende Gesamtbelastung bestand in der sog. Hintergrundbelastung für den nassen und trockenen sowie okkulten Eintrag von oxidiertem Stickstoff (NO<sub>x</sub>), oxidierten Schwefelverbindungen (SO<sub>x</sub>) und reduziertem Stickstoff (NH<sub>y</sub>), welche in Gestalt des UBA-Datensatzes 2007<sup>36</sup> im Raster von 1 x 1 km bekannt ist. Bis auf zwei noch nähere betrachtete landwirtschaftliche Betriebe sind alle in der weiteren noch relevanten Umgebung vorhandenen stickstoffemittierenden Anlagen bereits in den UBA-Datensatz 2007 mit eingeflossen oder waren erst nach der Planfeststellung des Mittelteils der B 3 Ortsumfahrung Celle genehmigt worden und damit nicht in die von § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geforderte Kumulationsbetrachtung einzubeziehen<sup>37</sup>.

Weitere zu berücksichtigende Projekte oder Pläne ab 2004, also seit Bestätigung des FFH-Gebietes durch die Europäische Kommission, deren Wirkraum sich mit demjenigen des Straßenbauvorhabens überlagern und die damit kumulierend wirken könnten, existieren nicht. Eine vor 2008 genehmigte Biogasanlage existiert in Osterloh, die aber mit über 1,5 km so weit vom Wirkraum des Vorhabens entfernt liegt, dass kumulierende Wirkungen auszuschließen sind. Weitere Emittenten sind zwischen 2004 und 2008 nicht hinzugekommen.

33 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 5.08, BVerwGE 136, 291 (Rn. 88).

34 BVerwG, Beschl. v. 10.11.2009 – 9 B 28.09, juris, Rn. 3.

35 Hösch, UPR 2014, 290 (294); ebenso bereits Cosack, UPR 2002, 250 (252).

36 Verfügbar unter <http://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung>.

37 Vgl. OVG NRW, Urt. v. 1.12.2011 – 8 D 58/08.AK, juris, Rn. 632-654.



Hinsichtlich eventuell relevanter kumulativ wirkender Vorhaben wurden die Stadt Celle, der Landkreis Celle und das Gewerbeaufsichtsamt Celle befragt.

Der Mastschweineestall bei Klein-Hehlen und die Biogasanlage bei Altenhagen, welche gesondert betrachtet wurden, ändern im Ergebnis ebenfalls nichts an der Maßgeblichkeit des UBA-Datensatzes 2007 als einzubeziehende Gesamtbelastung. Der berechnete Eintrag durch den Mastschweineestall liegt ausweislich der überzeugenden Prognose der Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG vom Oktober 2014 unter 0,1 kg/ha x a. Dies liegt unterhalb des inzwischen auch höchstrichterlich anerkannten Abschneidekriteriums von 0,3 kg/ha x a und ist damit irrelevant<sup>38</sup>. Demgegenüber betragen die Stickstoffeinträge durch die Biogasanlage zwar bis zu 2,6 kg/ha x a, doch beschränkt sich diese Auswirkung auf direkt benachbarte Flächen am äußeren Rand des FFH-Gebiets Nr. 90. Eine Überlagerung der Einwirkungsbereiche der Biogasanlage und der B 3 oberhalb von 0,3 kg/ha x a besteht nicht.

Des Weiteren wurde zur Abschätzung der künftigen Entwicklungen auf den vom Umweltbundesamt veröffentlichten Depositionsdatsatz für das Prognosejahr 2020 zurückgegriffen. Hierbei handelt es sich um ein konservatives Entwicklungsszenario, welches auf der Basis bestehender gesetzlicher Regelungen (Current Legislation – CLE) ermittelt wurde und damit Gegenstand einer FFH-Verträglichkeitsprüfung sein kann<sup>39</sup>. Danach wird sich der 2007 schon zu verzeichnende abnehmende Trend für Stickstoff- und Schwefelverbindungen in Zukunft zwar etwas verlangsamen, aber nicht umkehren. Diese Annahme ist sehr konservativ. Dies zeigt bereits der Vergleich mit dem inzwischen vorliegenden, kurz vor der Veröffentlichung stehenden UBA-Datensatz 2009, der für die hier gewählten Beurteilungspunkte folgende Werte ausweist:

Beurteilungspunkt	Stickstoffbelastung 2007	Stickstoffbelastung 2009	Stickstoffbelastung für 2020	Stickstoff-/Schwefelbelastung 2007	Stickstoff-/Schwefelbelastung 2009	Stickstoff-/Schwefelbelastung für 2020
	jeweils in kg/ha x a			jeweils in eq/ha x a		
BP 1	19,5	14,2	17,3	1893	1317	1518
BP 2	19,5	12,1	17,3	1896	1073	1520
BP 3	18,0	14,3	16,1	1755	1319	1412
BP 4	18,1	14,3	16,1	1764	1319	1409
BP 5	19,4	14,2	17,3	1881	1317	1520
BP 6	19,5	14,2	17,3	1893	1317	1518
BP 7	18,1	14,3	16,1	1764	1319	1409
BP 8	18,2	14,2	16,0	1778	1315	1409
BP 9	18,2	14,1	16,0	1778	1313	1409
BP 10	18,1	14,2	16,0	1762	1319	1407
BP 11	18,1	14,1	16,1	1764	1305	1409
BP 12	18,1	14,1	16,1	1764	1305	1409
BP 13	18,1	14,0	16,0	1774	1307	1405

38 BVerwG, Urt. v. 23.04.2014 – 9 A 25.12, juris, Rn. 45; hierzu auch *Kohls/Mierwald/Zirwick*, ZUR 2014, 150 (155-159); *Kment*, DVBl. 2014, 818 ff.

39 Vgl. BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22.11, BVerwGE 146, 145 (Rn. 64).



BP 14	22,9	16,8	21,0	2175	1583	1828
BP 15	22,9	16,8	21,0	2175	1583	1828
BP 16	23,3	16,8	21,1	2212	1583	1843
BP 17	22,9	16,8	21,0	2175	1583	1828
BP 18	23,0	16,8	21,0	2183	1583	1823
BP 19	23,3	16,7	21,1	2212	1584	1843
BP 20	23,0	16,7	21,0	2185	1584	1827
BP 21	23,2	16,7	21,1	2206	1584	1839
BP 22	23,2	16,7	21,1	2206	1584	1839
BP 23	22,9	16,8	21,0	2175	1583	1828
BP 24	23,0	16,8	21,0	2183	1583	1823
BP 25	23,0	16,8	21,0	2183	1583	1823
BP 26	23,0	16,7	21,0	2185	1586	1827
BP 27	23,2	16,7	21,1	2206	1584	1839
BP 28	23,2	16,7	21,1	2206	1584	1839

Hieraus geht hervor, dass die Prognose 2020 von der Realität überholt wird, also schon die Hintergrundbelastung 2009 unter der Prognose für 2020 liegt. Für die Zeit nach 2020 liegt noch keine Prognose vor. Wegen der gesundheitlichen Bedeutung der Luftreinhaltung und dem hohen öffentlichen Interesse hieran ist indes auch nach 2020 jedenfalls nicht mit einer Trendumkehr zu rechnen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der europäische Gebietsschutz nicht nur die Konservierung des vorgefundenen status quo zum Ziel hat, sondern in erster Linie die Erreichung eines günstigen Erhaltungszustands der erhaltungszielgegenständlichen Lebensraumtypen und Arten. Daher muss im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung bei Lebensraumtypen zwar auch die Wiederherstellungsmöglichkeit deren Struktur und Funktionen in den Blick genommen werden<sup>40</sup>. Demgegenüber ist die aktive Entwicklung von Lebensraumtypen Gegenstand der Erhaltungsmaßnahmen nach Art. 6 Abs. 1 FFH-RL, deren Festlegung den Mitgliedstaaten obliegt<sup>41</sup>. Die Entwicklung erhaltungszielgegenständlicher Lebensraumtypen kann vor diesem Hintergrund nur dann und insoweit Inhalt der FFH-Verträglichkeitsprüfung sein, als gemäß § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG dies die einschlägige Schutzausweisung ausdrücklich vorsieht oder dies zumindest aus dem einschlägigen Bewirtschaftungsplan gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG hervorgeht. Entsprechende bewirtschaftungsplanerische Vorgaben gibt es hier nicht und die einschlägigen Schutzgebietsverordnungen sehen ebenfalls keine konkreten Flächenentwicklungen vor. In § 2 Abs. 5 Nr. 1 der Schutzgebietsverordnung für das Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ ist zwar zu lesen, dass besonderer Schutzzweck der Schutz und die Entwicklung einer großräumigen naturnah strukturierten Flussniederungslandschaft sei. Dass dazu auf ganz konkreten Flächen bestimmte Lebensraumtypen entwickelt werden müssten, geht aus der Schutzgebietsverordnung indes nicht hervor; vielmehr ist in deren § 2 Abs. 5 Nr. 2 in Bezug auf die erhaltungszielgegenständlichen Lebensraumtypen nur noch ganz allgemein die Rede von „Erhaltung und Förderung“. Auch unter dem Gesichtspunkt der Wiederherstellung ergibt sich hier kein Entwicklungsbedarf; denn sämtliche prüfgegenständliche Lebensraumtypen

40 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 75).

41 Hierzu *Füßer/Lau*, NuR 2014, 453 (457-460).



haben in Bezug auf Stickstoffeinträge noch keine irreversible Vorschädigung erlitten (siehe ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, unter 6.2, S. 79 ff.), so dass sich bei Beachtung des jeweiligen Critical Load ohne Entwicklungsmaßnahmen langfristig ein günstiger Erhaltungszustand einstellen wird.

Demnach kann die Berechnung der Überschreitungen der ermittelten Critical Loads für den Planfall – wie in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 (dort S. 92 ff.) geschehen – durch einfache Subtraktion der Hintergrundbelastung nach dem UBA-Datensatz 2007 und der UBA-Prognose für 2020 addiert mit der zu erwartenden vorhabenbedingten Zusatzbelastung abzüglich des Critical Load des jeweiligen Beurteilungspunktes erfolgen. Vorhabenbedingte Zusatzbelastungen sind dabei wegen des Abschneidekriteriums von 0,3 kg/ha x a nur oberhalb dieser Schwelle relevant. Eine so ermittelte Überschreitung des Critical Load bedeutet jedoch noch nicht eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 34 Abs. 2 BNatSchG; vielmehr sind auch in Bezug auf vorhabenbedingte Stickstoffeinträge naturschutzfachlich begründbare Bagatellschwellen anerkannt<sup>42</sup>. So besteht inzwischen Konsens, dass Überschreitungen von bis zu 3 % des Critical Load hinnehmbar sind<sup>43</sup>. Dem hat sich die ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 angeschlossen. Auch die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Bagatellschwelle für sachgerecht.

Die 3 %-Bagatellschwelle ist nach Ansicht des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen jedoch auf die gesamte Zusatzbelastung seit Aufnahme des betreffenden FFH-Gebiets in die Liste der EU-Kommission nach Art. 4 Abs. 2 FFH-RL anzurechnen<sup>44</sup>. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Ansicht bestätigt<sup>45</sup>. Dies gelte auch mit Blick auf den UBA-Datensatz; Vorhaben, die hier Eingang gefunden haben, könnten nicht der vor der Gebietsauswahl bestandenen und somit hinzunehmenden Vorbelastung zugeschlagen werden, da ansonsten mit jeder Aktualisierung des UBA-Datensatzes zwischenzeitliche Zusatzbelastungen auf null gestellt würden<sup>46</sup>. Demgegenüber wird in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 die 3 %-Bagatellschwelle auf den Anteil der vorhabenbedingten Zusatzbelastung angerechnet. Hierfür sprechen entgegen der bisherigen Sichtweise in der Rechtsprechung und Teilen der juristischen Literatur gute Gründe<sup>47</sup>. Die diesbezüglichen Meinungsverschiedenheiten können hier indes dahinstehen, weil sich im Ergebnis die Erheblichkeitsbewertung in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 unbeschadet der vorhabenbezogenen Anwendung der 3 %-Bagatellschwelle als zutreffend erweist. Ermittelt man nämlich anhand von Tabelle 35 (S. 93 ff.) der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ausgehend von dem dort angegebenen Anteil der vorhabenbedingten Zusatzbelastung am jeweils maßgeblichen Critical Load den Umfang der Zusatzbelastung in kg/ha x a, ist – sofern es überhaupt zu einer Überschreitung des Critical Load kommt – Folgendes festzustellen:

Beurteilungspunkt	Lebensraumtyp	CL <sub>nut</sub> N kg/ha x a	in	Anteil der vorhabenbedingten Zusatzbelastung	Umfang der vorhabenbedingten Zusatz-
-------------------	---------------	----------------------------------	----	----------------------------------------------	--------------------------------------

42 BVerwG, Beschl. v. 10.11.2009 – 9 B 28.09, juris, Rn. 8.

43 Siehe nur BVerwG, Urt. v. 06.11.2012 – 9 A 17.11, BVerwGE 145, 40 (Rn. 93).

44 OVG NRW, Urt. v. 1.12.2011 – 8 D 58/08.AK, juris, Rn. 611-613.

45 BVerwG, Beschl. v. 05.09.2012 – 7 B 24.12, juris, Rn. 11 f.

46 Kohls/Mierwald/Zirwick, ZUR 2014, 150 (154 Fn. 35).

47 Dazu Füsser/Lau, UPR 2014, 121 (127-131); Fellenberg, Rechtsfragen bei der Entwicklung eines Konzepts zur Bewertung von Stickstoffeinträgen nach dem Maßstab der Critical Loads im Rahmen von FFH-Verträglichkeitsprüfungen, Rechtsgutachten im Auftrag des BDI, Juli 2014, verfügbar unter [http://www.bdi.eu/download\\_content/KlimaUndUmwelt/Anlage\\_zu\\_RS\\_UP\\_2014-073\\_BDI\\_Gutachten\\_Fellenberg\\_zu\\_Critical\\_Loads\\_Juli\\_2014.pdf](http://www.bdi.eu/download_content/KlimaUndUmwelt/Anlage_zu_RS_UP_2014-073_BDI_Gutachten_Fellenberg_zu_Critical_Loads_Juli_2014.pdf).



			am CL <sub>nut</sub> N in %	belastung in kg/ha x a
BP 1	2310	16,2	0,6	0,0972
BP 2	2330	11,1	0,9	0,0999
BP 3	6430	14,2	0,7	0,0994
BP 5	4030	9,5	2,1	0,1995
BP 6	4030	16,2	1,2	0,1944
BP 14	9110	17,6	1,7	0,2992
BP 15	9110	17,5	0,6	0,105
BP 16	9160	17,5	3,4	0,595
BP 17	9160	9,6	1,0	0,096
BP 18	9190	15,6	3,2	0,4992
BP 19	9190	9,6	3,1	0,2976
BP 20	9190	13,4	17,2	2,3048
BP 21	9190/9160	13,1	1,5	0,1965
BP 22	9190/9160	13,8	1,4	0,1932
BP 27	91F0	19,2	0,5	0,096
BP 28	91F0	19,2	0,5	0,096

Damit liegen alle in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 als unerheblich eingestufteten Beurteilungspunkte – auf eine Nachkommastelle gerundet – unterhalb des Abschneidekriteriums von 0,3 kg/ha x a, so dass sich jene Bewertung schon aus diesem Grund als zutreffend erweist. Außer bei den Beurteilungspunkten BP 16, BP 18, BP 19 und BP 20 steht fest, dass es hier nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung kommt. Gleiches gilt hinsichtlich des versauernden Einflusses von Stickstoff und Schwefel für sämtliche Beurteilungspunkte (siehe ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, Tab. 36, S. 95 ff.). Da die Beurteilungspunkte einerseits repräsentativ für alle vorkommenden Standort- bzw. Vegetationstypen der geschützten Lebensraumtypen sind, sie aber gleichzeitig den worst case in Bezug auf die Zusatzbelastung darstellen, bedeutet der Umstand, dass alle Flächen mit einem anhand der Beurteilungspunkte als nicht relevant oder nicht erheblich belastet ausgewiesenen Standort- bzw. Vegetationstyp nicht erheblich belastet sein können.

Demgegenüber muss im Hinblick auf die als erheblich belastet identifizierten Beurteilungspunkte BP 16, BP 18, BP 19 und BP 20 nunmehr ermittelt werden, welche Fläche betroffen ist, auf der der betreffende Lebensraumtyp vorkommt. Dies erfolgte in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 mittels GIS-technischer Überprüfung. Danach könnte es im Ergebnis vorhabenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Stickstoffeinträge auf 244 m<sup>2</sup> des Lebensraumtyps 9160 (Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald) sowie auf 5.410 m<sup>2</sup> des Lebensraumtyps 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*) kommen (siehe ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, S. 99).



Im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 wurden der Lebensraumtyp 9160 noch unkritisch gesehen, dafür aber über die Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9190 hinaus noch hinsichtlich der Lebensraumtypen 4030 und 6510 eine nur durch entsprechende Schutzmaßnahmen (Maßnahmen S 45 und S 46) abwendbare erhebliche Beeinträchtigung erkannt. Dies lag darin begründet, dass für den Lebensraumtyp 4030 ein Critical Load von 10 bis 20 kg N/ha x a und für den Lebensraumtyp 6510 ein Critical Load von 20 bis 30 kg N/ha x a zugrunde gelegt wurden und angenommen worden war, dass diese Critical Loads bereits durch die Hintergrundbelastung erreicht sind. Die ergänzende FFH-Verträglichkeitsprüfung ergab nunmehr, dass die vorhabenbedingten zusätzlichen Stickstoffeinträge die Lebensraumtypen 4030 und 6510 betreffend bereits unter dem Abschneidekriterium von 0,3 kg N/ha x a bleiben, so dass auf die Schutzmaßnahmen S 45 und S 46 verzichtet werden kann. Die flächenmäßige Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9190 durch vorhabenbedingte Stickstoffeinträge beläuft sich nach jüngsten Erkenntnissen ebenfalls nur noch auf insgesamt 5.410 m<sup>2</sup> anstatt der noch im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 angenommenen 14.205 m<sup>2</sup>.

Was die demnach noch eine weitergehende Betrachtung erfordernden Lebensraumtypen 9160 und 9190 angeht, muss sodann berücksichtigt werden, dass Bagatellschwellen nicht nur intensitätsbezogen, sondern in Gestalt der Schwellenwerte nach LAMBRECHT und TRAUTNER<sup>48</sup> auch flächenbezogen anerkannt sind<sup>49</sup>. Diese Bagatellschwellen können auch auf Beeinträchtigungen durch Stickstoffeinträge angewendet werden; denn die nur funktionale Beeinträchtigung geschützter Lebensraumtypen durch Stickstoffeinträge kann niemals schwerer wiegen als ein direkter Flächenverlust<sup>50</sup>. Insoweit können sogar großzügigere Bagatellflächendimensionen für Stickstoffeinträge begründet werden, wenn erhaltungszielrelevante Funktionen der betroffenen Fläche erhalten bleiben, so dass es nicht zu einem 100 %igen Lebensraumtypverlust kommt<sup>51</sup>. Hierfür bieten LAMBRECHT und TRAUTNER in Kapitel H eine Rechenregel an<sup>52</sup>. Die Skalierung von Beeinträchtigungsintensitäten unter Anlehnung an die dortigen Überlegungen ist in der Rechtsprechung in anderer, insoweit vergleichbarer Hinsicht wie etwa bei Lärmimmissionen bereits bestätigt worden<sup>53</sup>. Im Gegensatz zu anderen Wirkfaktoren ist bei Stickstoffeinträgen indes davon auszugehen, dass die Veränderungen bzw. Beeinträchtigungen in einem FFH-Gebiet - wenn überhaupt – nur zu einem meist kleinen Anteil durch die Zusatzbelastung des in Rede stehenden Vorhabens und mit deutlicher zeitlicher Verzögerung verursacht werden<sup>54</sup>. Im einschlägigen BMVBS-Leitfaden wird insoweit folgende sehr konservative Abstufung vorgeschlagen<sup>55</sup>:

Zusatzbelastung relativ zum Critical Load	Graduelle Funktionsbeeinträchtigung in %		
	Gefährdungsklasse 1 „stark gefährdet“	Gefährdungsklasse 2 „gefährdet“	Gefährdungsklasse 3 „mäßig gefährdet“

48 *Lambrecht/Trautner*, in: BfN, Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP, Endbericht zum Teil Fachkonventionen, Juni 2007.  
 49 Siehe nur BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 125).  
 50 BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22.11, BVerwGE 146, 145 (Rn. 70 und 73).  
 51 *Uhl/Balla/Schlutow*, in: BMVBS, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik 1099 (2013), 211 (221).  
 52 *Lambrecht/Trautner*, siehe Fn. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**, S. 83 ff.  
 53 BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22.11, BVerwGE 146, 145 (Rn. 84).  
 54 *Uhl/Balla/Schlutow*, siehe Fn. 51, S. 223.  
 55 *Uhl/Balla/Schlutow*, siehe Fn. 51, S. 215 Tab. 55.





>40 %	100	100	100
>20 %	100	70	50
>10 %	100	50	40
>5 %	70	30	20
>3 %	40	20	0

Die dabei definierten Gefährdungsklassen beziehen sich auf den konkreten Standort und sind nach folgenden Kriterien zu bestimmen<sup>56</sup>:

Gefährdungsklasse		Kriterien für die Zuordnung
1	„stark gefährdet“	$CL(N) < 15 \text{ kg N/ha} \times a$ oder $CL(N) < 30 \text{ kg N/ha} \times a$ bei hydromorphen, aber nicht wechselhydromorphen Standorten, ohne Aue- endynamik oder Gesamtbelastung $> CL_{\max}(N)$ (Versauerungsge- fährdung)
2	„gefährdet“	$15 \text{ kg N/ha} \times a \leq CL(N) < 30 \text{ kg N/ha} \times a$ und Standort nicht hydromorph (ohne wechselhydro- morphie Standorte) und Gesamtbelastung $\leq CL_{\max}(N)$ (keine Versae- rungsgefährdung)
3	„mäßig gefährdet“	$CL(N) \geq 30 \text{ kg N/ha} \times a$ und Gesamtbelastung $\leq CL_{\max}(N)$ (keine Versae- rungsgefährdung)

Diese Überlegungen haben inzwischen auch Akzeptanz in der Rechtsprechung gefunden<sup>57</sup>.

Was den Lebensraumtyp 9160 angeht, so ist dieser – wie bereits erwähnt – schon nicht Bestandteil der schutzgebietsbezogenen Erhaltungsziele. Unabhängig davon ergibt sich nach Anwendung der flächenbezogenen Bagatellschwelle nach LAMBRECHT und TRAUTNER unter Berücksichtigung der tatsächlichen graduellen Funktionsbeeinträchtigung in Abhängigkeit von der Höhe der Zusatzbelastung und der Gefährdungsklasse eines Standort- bzw. Vegeta-

<sup>56</sup> Uhl/Balla/Schlutow, siehe Fn. 51, Tab. 56, S. 216.

<sup>57</sup> Vgl. BVerwG, Urt. v. 23.04.2014 – 9 A 25.12, juris, Rn. 37; BVerwG, Urt. v. 03.05.2013 – 9 A 16.12, BVerwGE 146, 254 (Rn. 34).



tionstyps, dass der relative Flächenverlust durch erhebliche vorhabenbedingte Stickstoffeinträge gerade einmal 97,6 m<sup>2</sup> beträgt. Das entspricht einem Flächenanteil am Gesamtvorkommen im Gebiet von 0,013 %. Folglich liegt die vorhabenbedingte Beeinträchtigung sowohl unterhalb der quantitativ-relativen Bagatellschwelle von 1 % der Gesamt-Lebensraumtyp-Fläche im FFH-Gebiet<sup>58</sup> als auch unterhalb des für einen – wie hier – relativen Flächenverlust von  $\leq 0,1$  % relevanten Orientierungswertes für den quantitativ-absoluten Flächenverlust von 1.000 m<sup>2</sup> nach LAMBRECHT und TRAUTNER<sup>59</sup>. Die vorhabenbedingte Beeinträchtigung ist damit unter dem Aspekt der Flächenbagatelle letztendlich unerheblich.

Demgegenüber beträgt der relative Flächenverlust nach Anwendung dieser Bagatellschwellen hinsichtlich des Lebensraumtyps 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*) 3.675,7 m<sup>2</sup>. Dies entspricht einem Flächenanteil von 0,12 % am Gesamtvorkommen des Lebensraumtyps im FFH-Gebiet Nr. 90. Jener Flächenverlust liegt zwar ebenfalls unterhalb der quantitativ-relativen Bagatellschwelle von 1 % der Gesamt-Lebensraumtyp-Fläche, übersteigt aber den für einen hier nun relativen Flächenverlust von  $\leq 0,5$  % relevanten Orientierungswert für den quantitativ-absoluten Flächenverlust von nur 500 m<sup>2</sup> nach LAMBRECHT und TRAUTNER<sup>60</sup>. Da hinsichtlich der betroffenen Flächen auch keine uneingeschränkt belastbaren Gründe ersichtlich sind, die aufgrund der konkreten Einzelfallsituation ein Abweichen von den Orientierungswerten nach LAMBRECHT und TRAUTNER rechtfertigen, kann diese Beeinträchtigung mithin nach aktuellem Kenntnisstand nicht mehr als unerheblich bewertet werden. Das Vorhaben müsste demnach an sich an § 34 Abs. 2 BNatSchG scheitern, so dass es maßgeblich auf die Abweichungsprüfung gemäß § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG ankommt.

#### 2.2.4.1.3.2 Abweichungsentscheidung

Die Abweichungsvoraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG liegen vor:

##### 2.2.4.1.3.2.1 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG müssen zunächst zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben sprechen. § 34 Abs. 4 BNatSchG findet demgegenüber hier keine Anwendung, weil prioritäre Lebensraumtypen oder prioritäre Arten nicht betroffen werden<sup>61</sup>.

Der Begriff des öffentlichen Interesses ist dabei weit zu verstehen; ausgeschlossen sind lediglich reine Privatinteressen<sup>62</sup>. Die Voraussetzung des Vorliegens zwingender Gründe erfordert des Weiteren nicht das Vorliegen von Sachzwängen, denen niemand ausweichen kann, sondern mit dieser Formulierung ist lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln gemeint<sup>63</sup>. Zentrale Tatbestandsvoraussetzung ist schließlich das Merkmal des Überwiegens, welches auf die Abwägung der einander widerstreitenden Interessen hinausläuft<sup>64</sup>. Dabei muss die Gewichtung der gebietsschutzrechtlichen Belange den Ausnahmecharakter der Abweichungsprüfung im Sinne einer Konzeption

58 *Lambrecht/Trautner*, siehe Fn. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**, S. 33, Kriterium C.

59 *Lambrecht/Trautner*, siehe Fn. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**, Tab. 2, S. 37.

60 *Lambrecht/Trautner*, siehe Fn. **Fehler! Textmarke nicht definiert.**, Tab. 2, S. 37.

61 Vgl. *Kohls*, NuR 2011, 161 ff.

62 OVG Rh.-Pf., Urt. v. 08.07.2009 – 8 C 10399/08.OVG, juris, Rn. 207.

63 BVerwG, Urt. v. 27.01.2000 – 4 C 2.99, BVerwGE 110, 302 (314 f.).

64 EuGH, Urt. v. 11.09.2012 – C-43/10, NuR 2012, 775 (Rn. 121), Acheloos; EuGH, Urt. v. 16.02.2012 – C-182/10, NVwZ 2012, 617 (Rn. 74 f.), Solvay.



der größtmöglichen Schonung der Integrität des Netzes Natura 2000 erkennen lassen<sup>65</sup>. Das Gewicht, mit dem das gebietsschutzrechtliche Integritätsinteresse in die Abwägung einzustellen ist, hängt mithin entscheidend vom Ausmaß der Beeinträchtigung ab; erforderlich ist eine Beurteilung in qualitativer und quantitativer Hinsicht<sup>66</sup>. Auf der Seite des Vorhabens kann es nicht gleichgültig sein, ob das hierfür angeführte öffentliche Interesse tatsächlich in dem angenommenen Umfang gegeben ist oder insoweit eine mehr oder weniger große Unsicherheit besteht. Je weiter die Unsicherheiten reichen, desto geringer wiegt das öffentliche Interesse an dem Vorhaben und desto konkreter und verbindlicher müssen die das Vorhaben stützenden Zielvorgaben sein, wenn ihm trotz des unsicheren Bedarfs ein hohes Gewicht beigemessen werden soll<sup>67</sup>. Es muss also regelmäßig um die Deckung eines konkreten Bedarfs gehen, der mit mindestens beachtlicher Wahrscheinlichkeit besteht<sup>68</sup>. Entscheidend ist letztlich auch, wo das hinter dem Vorhaben stehende öffentliche Interesse in der unionsrechtlichen Hierarchieebene (EU, Mitgliedstaat, Bundesland, Landkreis/Region, Kommune) angesiedelt ist und welches Maß an demokratischer Legitimation es - innerhalb der jeweiligen Hierarchieebene – erfahren hat<sup>69</sup>.

Hieran gemessen kann die bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 getroffene Wertung aufrechterhalten werden. Die B 3 Ortsumfahrung Celle ist im gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen, der als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes Gesetzeskraft hat, im vordringlichen Bedarf als neues Vorhaben enthalten. Damit wird ein entsprechendes öffentliches Interesse auf Bundesebene durch den Gesetzgeber selbst legitimiert. Ziel ist es, die nach wie vor dramatische Verkehrssituation in Celle zu entschärfen. Mit der Ortsumfahrung Celle wird aller Voraussicht nach ein großer Teil des Durchgangsverkehrs aus Celle herausgenommen. Dadurch mindert sich die verkehrsbedingte Luftschadstoff- und Lärmbelastung der Bevölkerung. Verkehrsbedingte Barriereeffekte werden eingedämmt. Die Verkehrssicherheit wird erhöht<sup>70</sup>, weshalb das Vorhaben und seine zügige Realisierung auch seitens der Stadt Celle<sup>71</sup> und der Polizeiinspektion Celle<sup>72</sup> weiterhin – um das Mindeste zu sagen - begrüßt wird. Wie die Polizeiinspektion Celle angibt<sup>73</sup>, gibt es in Celle insgesamt 28 Unfallhäufungsstellen, von denen sich 21 auf Strecken des überregionalen Verkehrs wie eine Perlenschnur durch das Celler Stadtgebiet ziehen. Die Unfallauswertungen zeigten, dass eine nicht unerhebliche Anzahl von ortsunkundigen Kfz-Führern in die Verkehrsunfälle verwickelt ist, was mit den häufigsten Unfallursachen (Spurwechsel, Auffahrunfälle und Missachtung des Vorrangs) korrespondiere. Da verkehrsrechtliche, verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen zur Unfallvermeidung bereits ausgereizt seien, lasse sich die Unfallträchtigkeit nur oder zumindest vorrangig auf das Verkehrsmengenproblem zurückführen. Mit der Entlastung der Celler Innenstadt vom Durchgangsverkehr werde folglich auch die Unfallträchtigkeit deutlich abnehmen.

---

65 BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166 (Rn. 15).

66 BVerwG, Urt. v. 28.03.2013 – 9 A 22.11, BVerwGE 146, 145 (Rn. 99).

67 BVerwG, Beschl. v. 14.04.2011 – 4 B 77.09, juris, Rn. 45; BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166 (Rn. 17).

68 Vgl. OVG NRW, Urt. v. 31.05.2011 – 20 D 80/05.AK, juris, Rn. 28.

69 Vgl. *Füßer/Lau*, NuR 2012, 448 (451).

70 Dies für Autobahnen zur innerstädtischen Entlastung vom Durchgangsverkehr als evident bezeichnend BVerwG, Urt. v. 06.11.2012 – 9 A 17.11, BVerwGE 145, 40 (Rn. 68).

71 Siehe Schreiben der Stadt Celle vom 31.03.2014 mit Benennung der Unfallschwerpunkte, die durch die B 3 (neu) entlastet würden, und der 2013 hier registrierten Verkehrsunfälle.

72 Siehe Schreiben der Polizeiinspektion Celle vom 01.04.2014.

73 Wie vor.



Eine von 1975 bis 1982 an 12 Ortsumfahrungen durchgeführte Vorher-Nachher-Untersuchung<sup>74</sup> hat ergeben, dass

- die Unfälle auf der Ortsdurchfahrt um 40 bis 90 % unter der innerstädtischen Unfallrate liegen,
- im gesamten Untersuchungsgebiet eine Verringerung der Unfallzahlen um 16 bis 80 % festzustellen war und
- im Mittel aller Untersuchungsorte der Rückgang der Unfallzahlen für das gesamte Straßennetz bei 43 % liegt, wobei sich die Anzahl der schweren Personenschäden um 47 % und die der Leichtverletzten um 44 % verringerten.

Dem gegenüber steht der Verlust von 3.675,7 m<sup>2</sup> des Lebensraumtyps 9190 im FFH-Gebiet Nr. 90, was einem Flächenanteil von 0,12 % am Gesamtvorkommen des Lebensraumtyps im Schutzgebiet entspricht. Mithin wird von der B 3 Ortsumfahrung Celle, Mittelteil, nur ein nichtprioritärer erhaltungszielgegenständlicher Lebensraum auf sehr geringer Fläche in erheblicher Weise betroffen. Eine irreversible Schädigung der berührten FFH-Gebiete erfolgt nicht. Die für das Vorhaben sprechenden Belange wiegen vor diesem Hintergrund schwerer als die Integrität des FFH-Gebiets Nr. 90. Dabei kann dahinstehen, ob die mit dem hohen, maßgeblich auch auf den Durchgangsverkehr zurückzuführenden Verkehrsaufkommen in Celle verbundenen Schadstoff- und Lärmemissionen die insoweit einschlägigen Immissionsrichtwerte nach der 39. bzw. 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung bereits (stellenweise) übersteigen und nach Errichtung der Ortsumfahrung die Richtwerte wieder eingehalten werden. Es genügt, dass es zu einer Entlastung kommen wird und sich darüber hinaus die Verkehrssicherheit verbessert. Dies gilt umso mehr, als das Vorhaben – normhierarchisch hoch angesiedelt und unmittelbar demokratisch legitimiert – auch Eingang in den Bundesverkehrswegeplan als Neubauvorhaben von vordringlichem Bedarf gefunden hat. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit ihre entsprechende Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011, zumal sie seinerzeit noch von einem Verlust des Lebensraumtyps 9190 in Höhe von 14.205 m<sup>2</sup>, also fast dem Vierfachen des jetzt festgestellten vorhabenbedingten Flächenverlusts, ausgegangen ist.

Für das Vorhaben streiten mithin zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

#### 2.2.4.1.3.2.2 Alternativenprüfung

Des Weiteren verlangt § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG, dass zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Der Begriff der Alternative ist dabei nicht in einem konzeptionellen Sinn zu verstehen, so dass etwa dem Bau einer Straße auch die Steigerung der Attraktivität des Schienenverkehrs entgegengehalten werden könnte. Die in § 34 Abs. 3 BNatSchG im Einklang mit Art. 6 Abs. 4 FFH-RL eingeräumte Abweichungsmöglichkeit würde bei dieser Sichtweise letztlich leerlaufen, da Handlungsalternativen letztlich immer denkbar sind<sup>75</sup>. Auch verdeutlicht der systematische Zusammenhang von § 34 Abs. 3 Nr. 1 und 2 BNatSchG, dass sich der Begriff der Alternative auf die mit dem Projekt verfolgten und hierdurch bereits konkretisierten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

---

74 *Weißbrodt*, in: BAST, Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 48/1984.

75 *B. Erbguth*, DVBl 1999, 588 (590).



bezieht<sup>76</sup>. Als Alternative im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG kommen demzufolge nur Varianten des zur Genehmigung gestellten Vorhabens in Betracht, mit denen sich die konkret verfolgten Planungsziele – wenn auch unter gewissen Abstrichen am Zielerfüllungsgrad – noch verwirklichen lassen<sup>77</sup>. Maßgeblich sind insoweit auch bloße Teilziele<sup>78</sup>.

Von diesen Prämissen hatte sich die Planfeststellungsbehörde bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 leiten lassen und war zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Trassenvariante, mit der sich die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen, nicht besteht. Anlass, die damaligen Erwägungen zu überdenken, besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Soweit einwenderseits vor allem das Absehen vom Bau der Ortsumfahrung und stattdessen die Ertüchtigung der innerstädtischen Wegebeziehungen für vorzugswürdig erachtet wird, ist dem nach wie vor entgegenzuhalten, dass dies schon keine Alternative im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG darstellt. Dies wäre ein anderes Projekt; denn eine innerörtliche Entlastungsstraße kann naturgemäß weder eine Bündelung des überörtlichen Verkehrs noch die mit einer Ortsumfahrung verbundene erhöhte Verkehrssicherheit erreichen noch die Schadstoff- und Lärmbelastung der Bevölkerung wie die Plantrasse senken<sup>79</sup>. Gleiches gilt hinsichtlich der in Betracht kommenden Westvarianten. Auch sie liefen auf ein anderes Projekt hinaus, weil sich mit ihnen das wesentliche Teilziel der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit nicht erreichen lässt und sie zudem dicht besiedelte Wohnbereiche belasten, so dass eine Reduzierung der Schadstoff- und Lärmbelastung der Bevölkerung nicht oder zumindest nur in weit geringerem Umfang wie bei der Vorzugsvariante möglich wäre<sup>80</sup>. Gegen eine Ortsumfahrung noch weiter östlich, insbesondere Variante 4, spricht schließlich, dass sie gebietsschutzrechtlich ebenfalls erhebliche Probleme aufwerfen würde und sich überdies die Entlastungsziele der B 3 (neu) wegen der damit verbundenen längeren Fahrzeiten in deutlich geringerem Umfang erreichen ließen. Außerdem würde dadurch der nunmehr entdeckte Brutplatz des ausgesprochen schutzbedürftigen und schutzwürdigen Schwarzstorchs eine Beeinträchtigung erfahren, was zusätzlich entschieden gegen eine Ostvariante spricht. Diese Varianten sind damit jedenfalls nicht zumutbar im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG.

Die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers ist mithin auch unter gebietsschutzrechtlichen Gesichtspunkten die beste Lösung, damit im Ergebnis eines geflügelten Wortes jedenfalls konkret „alternativlos“.

#### 2.2.4.1.3.2.3 Kohärenzsicherung

Gemäß § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG sind schließlich die zur Sicherung der Kohärenz des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen vorzusehen. Es müssen all diejenigen Einbußen ersetzt werden, die das Gebiet, das erheblich beeinträchtigt wird, hinsichtlich seiner Funktion für die biogeografische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet<sup>81</sup>. Die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen sollten die beeinträchtigten Lebensräume und Arten in vergleichbaren Dimensionen erfassen, sich auf die gleiche biogeografische Region im gleichen Mitgliedstaat beziehen und Funktionen

76 Vgl. BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166 (Rn. 33).

77 BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 A 20.05, BVerwGE 128, 1 (Rn. 143).

78 BVerwG, Beschl. v. 03.06.2010 – 4 B 54.09, juris, Rn. 9.

79 Vgl. BVerwG, Urt. v. 06.11.2012 – 9 A 17.11, BVerwGE 145, 40 (Rn. 71).

80 NdsOVG, Urt. v. 19.02.2007 – 7 KS 135/03, juris, Rn. 109-112.

81 NdsOVG, Urt. v. 20.05.2009 – 7 KS 28/07, juris, Rn. 124.



vorsehen, die mit denjenigen Funktionen vergleichbar sind, die Anlass zur Auswahl des betreffenden Gebiets geboten haben<sup>82</sup>. In zeitlicher Hinsicht muss sichergestellt sein, dass das betroffene Schutzgebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird<sup>83</sup>. Ist das Ausbleiben irreversibler Schädigungen gewährleistet, so ist es aber hinnehmbar, wenn die Kohärenzmaßnahmen rechtzeitig bis zur Realisierung des Vorhabens ergriffen, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden<sup>84</sup>. Fernerhin wird – anders als hinsichtlich des Ausbleibens erheblicher Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung – hinsichtlich des Erfolgseintritts der Kohärenzmaßnahmen nicht Gewissheit verlangt. Es reicht vielmehr aus, wenn die vorgesehenen Maßnahmen nach aktuellem wissenschaftlichem Erkenntnisstand mit hoher Wahrscheinlichkeit die mit ihnen verfolgten Ziele erreichen werden<sup>85</sup>.

Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 wird hinsichtlich der hier in Rede stehenden erheblichen Beeinträchtigung die Umwandlung eines Kiefern- und Fichtenforstes in einen Eichen-Mischwald vorgesehen (Maßnahme A 50). Die Maßnahme erfolgt im betroffenen Schutzgebiet selbst. Sie ist darüber hinaus in der forstwirtschaftlichen Praxis erprobt, so dass die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran hat, dass sie wirksam ist. Auch wird sich der Zielzustand eines stabilen Eichen-Mischwaldes des Typs 9190 schon deshalb einstellen, bevor es zum unwiederbringlichen Verlust des Lebensraumtyps im Umfang von 3.675,7 m<sup>2</sup> kommt, weil die vorhabenbedingten Stickstoffeinträge lediglich eine schleichende, sich über Jahrzehnte hinziehende Entwertung des Lebensraumtyps bewirken. Da der zu erwartende Flächenverlust zudem nicht – wie noch im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 angenommen – 14.205 m<sup>2</sup> beträgt, sondern insgesamt nur 3.675,7 m<sup>2</sup>, konnte die diesbezüglich vorgesehene Kohärenzmaßnahme A 50 im Umfang erheblich reduziert werden.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich schließlich auch nach wie vor nicht um eine ohnehin durchzuführende Standard- bzw. Sowieso-Maßnahmen, die daher als Kohärenzmaßnahme ausscheiden würde. Dies wäre nur dann der Fall, wenn die Maßnahme bereits als Erhaltungs- oder Schutzmaßnahme im Sinne des Art. 6 Abs. 1 bzw. 2 FFH-RL Eingang in einen Bewirtschaftungsplan oder vergleichbaren Plan gefunden hätte<sup>86</sup>, was nicht der Fall ist.

Folglich liegt auch die Abweichungsvoraussetzung des § 34 Abs. 5 BNatSchG vor.

#### **2.2.4.1.4 Sonstige Schutzgebiete nach BNatSchG und NAGBNatSchG**

Mit der Feststellung der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets Nr. 90 steht zugleich fest, dass das Vorhaben gegen § 3 Abs. 1 der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ (im Folgenden: NSG-VO) verstößt, da dieser Schutzverordnung der innerstaatlichen Schutzausweisung des FFH-Gebiets Nr. 90 dient. Weitere vorhabenbedingte Verstöße liegen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hingegen nicht vor.

§ 3 Abs. 1 NSG-VO enthält zwar ein – wie von § 23 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG vorgegeben – absolutes Veränderungsverbot, doch umfasst auch dieses schon aus Verhältnismäßigkeitsgründen keine Bagatellfälle<sup>87</sup>. Vorsorglich erteilt die Planfeststellungsbehörde gemäß § 75

82 EU-Kommission, Natura 2000-Gebietsmanagement, Luxemburg 2000, S. 51.

83 BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 200).

84 BVerwG, a.a.O., Rn. 200.

85 BVerwG, a.a.O., Rn. 201.

86 OVG Rh.-Pf., Urt. v. 08.07.2009 – 8 C 10399/08.OVG, juris, Rn. 253.

87 Heugel, in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, München 2011, § 23 Rn. 12.



Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 VwVfG i.V.m. § 5 NSG-VO mit diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss für alle im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbaren vorhabenbedingten Veränderungen im Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ eine Befreiung.

Im Hinblick auf bereits gebietschutzrechtlich relevante Veränderungen wird die Befreiung auf § 5 Satz 2 NSG-VO gestützt, wonach eine Befreiung gewährt werden kann, wenn die Voraussetzungen des § 34 Abs. 1 BNatSchG bzw. des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erfüllt sind. Im Übrigen stützt sich die Befreiung auf § 5 Satz 1 NSG-VO i.V.m. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG, wonach aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Befreiung gewährt werden kann. Die Voraussetzung des überwiegenden öffentlichen Interesses entspricht dabei inhaltlich dem Abweichungsgrund des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG<sup>88</sup>, so dass diesbezüglich nach oben (2.2.4.1.3.2.1) verwiesen werden kann. Beeinträchtigungen, die gemessen am Schutzzweck des § 2 NSG-VO gravierender sind als der vorhabenbedingte Verlust von 3.675,7 m<sup>2</sup> des Lebensraumtyps 9190 sind nämlich nicht ersichtlich.

### 2.2.4.1.5 Artenschutz

Dass das Vorhaben auch artenschutzrechtskonform ist, wurde ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 geprüft und bestätigt. Die im ergänzenden Verfahren gewonnenen Untersuchungsergebnisse haben an diesem Ergebnis nichts geändert. Im Einzelnen sind jedoch folgende Änderungen festzustellen gewesen:

#### 2.2.4.1.5.1 Brutvögel

Im Zuge der ergänzenden Untersuchung wurde ein bisher auch den örtlichen Naturschützern und dem Schwarzstorchbetreuer unbekannter Brutplatz des Schwarzstorches (*Ciconia nigra*) entdeckt. Der Standort des Brutplatzes befindet sich in über 1.000 m Entfernung von der geplanten Trasse. Da der Brutplatz suboptimal und abgängig war, wurde dem Schwarzstorch 2013 von örtlichen Naturschützern ein Ersatzhorst errichtet, der sogar noch etwas weiter von der geplanten Straßentrasse entfernt gelegen ist.

Insoweit ist zwar davon auszugehen, dass der Schwarzstorch die Lachte als Nahrungshabitat nutzt, dies jedoch wegen seiner ausgesprochen hohen Störempfindlichkeit nur in störungsarmen Gewässerabschnitten. Solche störungsarmen Gewässerabschnitte liegen nicht im Wirkraum des Vorhabens. Die B 3 (neu) verläuft vielmehr in der Nähe vorhandener Siedlungen und Verkehrswege sowie durch einen durch intensive Erholungsnutzung geprägten Raum. Anhaltspunkte für eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch Kollision fliegender Schwarzstörche mit dem Straßenverkehr<sup>89</sup> bestehen schon wegen der Flughöhe des Schwarzstorches ebenfalls nicht (zu etwaigen Auswirkungen der Straße auf den Schwarzstorch siehe im Übrigen auch bereits oben 2.2.4.1.3.1.1). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde können daher vorhabenbedingte Verwirklichungen von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG hinsichtlich des Schwarzstorches ausgeschlossen werden.

---

88 Lau, in: Frenz/Müggenborg, BKom BNatSchG, Berlin 2011, § 67 Rn. 3.

89 Siehe dazu BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 – 9 A 73.07, juris, Rn. 86; BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 90 f.); BVerwG, Urt. v. 12.03.2008 – 9 A 3.06, BVerwGE 130, 299 (Rn. 219).



#### 2.2.4.1.5.2 Rastvögel

Da die Niedersächsische Vogelschutzwarte die Allerniederung neuerdings als Rastvogelgebiet führt, wurde 2012/2013 im Auftrag des Vorhabenträgers vorsorglich eine Rastvogelbestandsaufnahme durchgeführt. Danach kommen im Wirkraum des Vorhabens nur vom Zwergtaucher (*Tachybaptus ruficollis*) bedeutsame Rastvogelansammlungen vor. Nachweise des Zwergtauchers im Wirkraum des Vorhabens waren bereits im Rahmen der Erstellung des Artenschutzbeitrages (Unterlage 19.3) im Ausgangsverfahren bekannt und sind in der Unterlage vermerkt.

Entgegen der von Einwendern vorgebrachten Kritik ist die Rastvogelbestandsaufnahme 2012/2013 ausreichend aussagekräftig. Dass der langanhaltende Winter 2013 dazu geführt hat, dass Stillgewässer bis Mitte März vereist waren, ändert hieran nichts. Selbst in einem durchschnittlichen Winter ist mit dem zeitweisen Zufrieren von kleineren Stillgewässern zu rechnen. Zudem erlangt gerade beim Zufrieren kleinerer Stillgewässer die Aller eine besondere Funktion für eventuelle Rastvögel, da diese eisfrei bleibt. Dies wurde durch die Untersuchungen des Vorhabenträgers auch bestätigt und der Aller letztlich eine regionale Bedeutung als Rastgebiet für den Zwergtaucher attestiert. Das durch Zufallsbeobachtungen im Rahmen erster Kartierungen für die Ortsumfahrung Celle im Jahr 2000 festgehaltene Phänomen, dass der Allerniederung eine darüber hinausgehende Bedeutung für den Zwergtaucher und noch weitere Rastvögel zukommt, wenn Frühjahrshochwasser und Zugzeit zusammenfallen, vermag diese Einschätzung nicht zu erschüttern, da dies nicht den Normalfall darstellt. Ein ausreichend hohes Frühjahrshochwasser, das noch dazu in den Zeitraum von Anfang März bis Mitte April fallen muss, um eine Bedeutsamkeit für Rastvögel zu erlangen, gibt es im Gebiet nicht regelmäßig und nicht in der Mehrzahl der Jahre. Zu beachten ist zudem, dass die Allerniederung nördlich der Brücke der K 74 permanenter Störung sowohl durch verschiedenste Freizeitnutzungen als auch durch die angrenzenden Siedlungen ausgesetzt ist sowie das hiesige Waldgebiet räumlich beengt. Der Bereich weist daher im Normalfall keine besonders günstigen Bedingungen für Rastvögel auf. Darüber hinaus sind auch die im untersuchten Bereich vorkommenden Stillgewässer überwiegend kleinflächig und können schon aufgrund ihres geringen Flächenumfanges keine größere Anzahl an Rastvögeln aufnehmen.

Die Niederung der Lachte wird im Übrigen zwar ebenfalls von der geplanten Trasse gequert. Die Lachteniederung ist im Querungsbereich jedoch vergleichsweise schmal ausgebildet und verfügt nicht über die von Rastvögeln bevorzugten weiten und offenen Flächen. Daher war hier eine vertiefende Untersuchung einschließlich Bestandsaufnahme nicht erforderlich. Das Untersuchungsgebiet ist auch im Übrigen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zutreffend abgegrenzt worden. Es geht sogar weit über den eigentlichen Wirkungsraum des Vorhabens hinaus. Dies liegt darin begründet, dass die Niedersächsische Vogelschutzwarte in der Allerniederung in der Ortslage Celle zwei Gebiete mit Bedeutung für Rastvögel abgegrenzt hat. Es handelt sich zum einen um das Gebiet „Pfennigbrücke Celle – Altencelle“ mit einer Fläche von rund 209 ha und zum anderen um das Gebiet „Altencelle – Osterloher Schleuse“ mit einer Fläche von ungefähr 179 ha. An diesen Gebieten hat sich der Vorhabenträger bei seiner Rastvogelbestandsaufnahme orientiert, um einen Vergleich mit älteren Daten herstellen zu können, die für jene Gebiete vorliegen. Außerdem konnte so zugleich geprüft werden, ob es nahegelegene Ausweich- und ggf. Kompensationsflächen für eventuelle Beeinträchtigungen gibt. Hinsichtlich Art und Umfang der Untersuchungen zu den Rastvögeln richtete sich die Rastvogelbestandsaufnahme am üblichen Leistungsbild für Rastvögel und Wintergäste für Verkehrsvorhaben aus. Die Untersuchungen wurden dabei auch bei Vereisung kleinerer Stillgewässer durchgeführt, da gerade dann eisfreie Flächen wie der Gewässerlauf der Aller eine besondere Bedeutung für Rastvögel aufweisen.





Die geplante Trasse quert die Aller nördlich eines Verbreitungsschwerpunkts des Zwergtauchers, so dass der genutzte Altarm zwischen neuer Trasse der B 3 und der K 74 liegen wird. Dies wird zu einer insbesondere betriebsbedingten Einwirkung auf das Rasthabitat führen. Einzelne Individuen des Zwergtauchers könnten den Bereich wegen der Straße meiden. Es handelt sich hierbei jedoch um einen bereits durch die K 74 entsprechend vorbelasteten Bereich. Im Zuge der Realisierung der B 3 (neu) wird die K 74 ihre Funktion weitgehend verlieren und nur noch Zubringer für die Ortschaft Osterloh werden. Dies bewirkt einen Rückgang der Beeinträchtigungswirkung der K 74. Zudem wird die neue Allerquerung mit Irritationschutzwänden ausgestattet werden, welche geeignet sind, die Störwirkungen auf das Rasthabitat zu minimieren. Insgesamt wird es daher nicht zu einer Verschlechterung der Situation für den Zwergtaucher kommen. Die vorhabenbedingten Störungen werden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der dortigen Rastvogelansammlung, welche die Planfeststellungsbehörde als die hier maßgebliche lokale Population begreift<sup>90</sup>, führen. Damit liegt jedenfalls keine erhebliche Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vor. Auch im Übrigen kann eine vorhabenbedingte Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

#### **2.2.4.1.5.3 Fische und Rundmäuler**

Auch in Bezug auf Fische und Rundmäuler hat der Vorhabenträger vorsorglich eine Neuerhebung veranlasst. Diese erbrachte indes keine zusätzlichen Nachweise besonders oder streng geschützter Fisch- oder Rundmäulerarten. Die nachgewiesenen Arten gehören zudem allesamt nicht zu den Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und sind damit vorliegend – es handelt sich um ein nach § 15 BNatSchG zulässiges Vorhaben (siehe oben 2.2.4.1.2) – gemäß § 44 Abs. 5 Satz 1 und 5 BNatSchG artenschutzrechtlich irrelevant.

#### **2.2.4.1.5.4 Libellen**

In Bezug auf Libellen hat ebenfalls eine Neuerhebung stattgefunden. Wie bereits in den früheren Untersuchungen erfolgten auch im Rahmen der Neuerhebung Nachweise der Grünen Keiljungfer (*Ophiogomphus cecilia*) im Querungsbereich der Aller, der Lachte und des Freitaggrabens, wobei die Siedlungsdichte erwartungsgemäß an der Lachte am höchsten war.

Hinsichtlich der Grünen Keiljungfer können zwar anlagebedingte Barrierewirkungen, nicht jedoch betriebsbedingte Kollisionen mit dem Straßenverkehr sicher ausgeschlossen werden (dazu bereits oben 2.2.4.1.3.1.3). Damit kann es vorhabenbedingt zum Verlust einzelner Individuen der Grünen Keiljungfer kommen. Obgleich § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG die Tötung jedes einzelnen Exemplars besonders geschützter Arten unter Verbot stellt, ist die Verwirklichung des Tötungsverbots in der Fachplanung und der Anlagenzulassung aus Verhältnismäßigkeitsgründen nur dann als gegeben anzusehen, wenn das Vorhaben, das Tötungsrisiko der im Wirkraum des Vorhabens vorkommenden besonders geschützten Arten in signifikanter Weise erhöht<sup>91</sup>. Es handelt sich dabei um einen der eigentlichen Prüfung des § 44

---

90 Zum Begriff der lokalen Population siehe Lau, in: Frenz/Müggenborg, BKom BNatSchG, Berlin 2011, § 44 Rn. 13 f.

91 BVerwG, Urt. v. 09.07.2008 – 9 A 14.07, BVerwGE 131, 274 (Rn. 90 f.); BVerwG, Urt. v. 09.07.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166 (Rn. 42); BVerwG, Urt. v. 27.06.2013 – 4 C 1.12, juris, Rn. 11.



Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorgeschalteten Prüfungsschritt, der die generelle Anwendbarkeit des Tötungsverbots zum Gegenstand hat<sup>92</sup>. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann von einer signifikanten Risikoerhöhung nur ausgegangen werden, wenn es um Tiere geht, die aufgrund ihrer Verhaltensweisen gerade im Wirkraum des Vorhabens ungewöhnlich stark von den Risiken der von dem Vorhaben bau-, anlage- oder betriebsbedingt ausgehenden Wirkungen betroffen sind und sich diese Risiken auch durch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einschließlich etwaiger Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahmen nicht beherrschen lassen<sup>93</sup> bzw. wenn das Vorhaben zu einer deutlichen Steigerung des Tötungsrisikos führt<sup>94</sup>. Beides ist hier schon wegen der vorgesehenen Kollisionsschutzwände nicht zu erwarten. Das mit dem Vorhaben verbundene Tötungsrisiko für die Individuen der Grünen Keiljungfer verbleibt vielmehr in einem Risikobereich der mit einer Straße in der freien Natur immer einhergeht, vergleichbar den allgemeinen Lebensrisiken aufgrund des Naturgeschehens, etwa einem Prädatoren zum Opfer zu fallen. Um allerdings im Hinblick auf das Tötungsrisiko auch noch den letzten Restunsicherheiten entgegen zu wirken, wurde das im Maßnahmenblatt S51 beschriebene Risikomanagement planfestgestellt.

#### 2.2.4.1.5.5 Fledermäuse

Der Vorhabenträger veranlasste zudem 2013 die Durchführung einer umfangreichen Neuerhebung von Fledermausvorkommen im Wirkraum des Vorhabens. Diese erbrachte Nachweise des gleichen Artenspektrums wie die früheren Untersuchungen. Im Rahmen der Telemetry wurden sieben Fledermausquartiere von drei Arten festgestellt, darunter zwei Wochenstuben. Die Quartiere werden von dem Vorhaben nicht beeinträchtigt. Im Rahmen der Höhlenbaumerfassung bestätigten sich die bisherigen Aussagen des Artenschutzbeitrages zu potenziellen Fledermausquartieren im Trassenumfeld. Aufgrund des deutlich intensiveren Erfassungsumfanges als bei den früheren Untersuchungen wurden indes weitere Fledermausflugrouten festgestellt, die die geplante Straße queren. Dies erforderte es, mit Blick auf eventuelle Kollisionen der Tiere mit dem Straßenverkehr ergänzende Schutzvorkehrungen vorzusehen. Die identifizierten Flugrouten werden im Einzelnen in den Karten 1 und 2 zum Faunistischen Fachbeitrag vom Dezember 2013 dargestellt. Danach ist von Süden herkommend Folgendes festzuhalten:

Transekt	Beschreibung	vorgesehene Schutzmaßnahme
T 1	von allgemeiner Bedeutung, betrifft den Großen Abendsegler als hoch fliegende Art	keine Schutzmaßnahmen erforderlich
T 2	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, da Flugroute nur von allgemeiner Bedeutung und im Übrigen weitere Entwertung durch den Bebauungsplan Nr. 140 „Baker-Hughes-Straße“ der Stadt Celle, der ein Gewerbegebiet für den Bereich Martahof festsetzt; die dort vorhandenen Gehölzbestände dienen den auch für die Flugroute T 2

92 Gellermann, NuR 2009, 85 (86).

93 BVerwG, Urt. v. 18.3.2009 – 9 A 39.07, juris, Rn. 58.

94 BVerwG, Urt. v. 9.7.2009 – 4 C 12.07, BVerwGE 134, 166 (Rn. 42).



		festgestellten Fledermausarten als Nahrungshabitat, bei dem Verlust eines Großteiles der Gehölzbestände durch die Realisierung des Bebauungsplanes sinkt für Fledermäuse der Anreiz, von Altencelle Richtung Gewerbegebiet zu fliegen
T 3	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus	<p>Wirtschaftswegüberführung als Fledermausbrücke gemäß MAQ (Abb. 21, rechte Darstellung) mit dichter Heckenbepflanzung, Höhe <math>\geq 2</math> m, entsprechend hoher mehrreihiger Böschungsbepflanzung im Bereich der Rampen sowie beidseits auf die Brücke zuführenden Leitpflanzungen in Form von Hochstammpflanzungen, Höhe <math>\geq 3</math> m einschließlich dichter Unterpflanzung mit Sträuchern; bis zum Erreichen der erforderlichen Wuchshöhen und Dichte können temporäre Leitzäune eingesetzt werden</p> <p>Bepflanzung der Böschungen trassenparallel südlich der Überführung bis zu einer Entfernung von 25 m vom Brückenbauwerk mit einer dichten Strauch-Baumhecke, um seitlich der Brückenrampen auf die Ortsumgehung zufliegende Tiere in die Höhe zu leiten; bis zum Erreichen der erforderlichen Wuchshöhen und Dichte kann ein 4 m hoher temporärer Schutzzaun eingesetzt werden</p>
T 4	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus	aufbauend auf die bereits vorgesehenen Irritationsschutzwände der Allerbrücke, die zum hohen Überfliegen der Trasse animieren, erfolgen Anpflanzungen parallel zur Trasse, zudem Verlängerung der nördlichen Irritationsschutzwand bis zum Regenrückhaltebecken im Westen und Umwandlung der lockeren Gehölzpflanzung auf dem Wall südlich der Trasse in eine dichte Anpflanzung
T 5	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, sichere Unter- und Überquerung der Trasse möglich
T 6	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt	keine Schutzmaßnahmen erforderlich,



	von den Arten: Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Raauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus	sichere Unter- und Überquerung der Trasse möglich
T 7	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Raauhautfledermaus und Zwergfledermaus	aufbauend auf die bereits vorgesehenen Irritationsschutzwände der Allerbrücke, die zum hohen Überfliegen der Trasse animieren, Anlegen von Schutzwänden bzw. neuer Waldränder parallel zur Trasse
T 8	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus und Zwergfledermaus	Anlegen 4 m hoher Schutzzäune parallel zur Trasse
T 9	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Raauhautfledermaus und Zwergfledermaus	Anlegen 4 m hoher Schutzzäune parallel zur Trasse
T 10	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Raauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus	neben den bereits vorgesehenen Maßnahme (Schutz- und Leitpflanzung) Errichtung einer Fledermausbrücke gemäß MAQ (Abb. 21, mittlere Darstellung) auf Linie der festgestellten Flugroute, welche die Trasse überspannt einschließlich 4 m hoher Schutzwände beidseitig auf den Rampen, um die Fledermäuse zu einem hohen Überflug zu animieren und somit auf die begrünte Brücke zu leiten
T 11	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler und Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, sichere trassenparallele Pflanzungen
T 12	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Raauhautfledermaus und Zwergfledermaus	neben den bereits vorgesehenen Irritationsschutzwänden der Lachtebrücke, die zum hohen Überfliegen der Trasse animieren, Anpflanzungen parallel zur Trasse sowie Errichtung 4 m hoher Schutzzäune, die von der Schutzwand abzweigen und zum äußeren Wallfuß führen, um Fledermäuse auf die Außenseite der anschließenden Böschungsbepflanzungen zu leiten, da die im Süden der Brücke an



		die Lärmschutzwälle anschließenden Schutzwände aus Lärmschutzgründen in ihrem Verlauf nicht verändert werden können
T 13	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, sichere Unter- und Überquerung der Trasse möglich
T 14	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von den Arten: Breitflügelfledermaus und Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich wegen fehlender Nutzung des trassennahen Bereichs durch Fledermäuse
T 15	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Bartfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus	<p>Für Wasser- und Zwergfledermaus ist eine sichere Unter- und Überquerung der Trasse gewährleistet (Brücke mit Irritationsschutzwänden und ausreichend lichter Höhe), für das Braune Langohr stellt die Brücke jedoch ein Hindernis dar und die Trasse zerschneidet zudem einen Aktions-schwerpunkt dieser Art.</p> <p>Daher wird ein Monitoring zur Klärung vorgesehen, ob die Tiere die 20 m breite Brücke überfliegen und ob ggf. ein Netz zwischen den Schutzwänden der Brücke gespannt werden muss, damit die Tiere nicht im Sinkflug mit dem Verkehr kollidieren können.</p> <p>Um die zerschneidende Wirkung der Trasse für die aus Altenhagen kommenden Tiere zu überwinden, werden südöstlich der Berkefeldwegüberführung eine Fledermausbrücke gemäß MAQ (Abb. 21, mittlere Darstellung) vorgesehen und bestehende Leitstrukturen an diese angeschlossen.</p> <p>Anlegen dichter Heckenpflanzungen, Höhe <math>\geq 2</math> m, auf der Fledermausbrücke sowie auf den Böschungen im Bereich der Rampen, Anlegen beid-seits auf die Brücke zuführender Leit-pflanzungen in Form von Hochstamm- und dichten Strauchpflanzungen, Höhe <math>\geq 3</math> m, vorübergehend können bei Bedarf auch temporäre Leitzäune eingesetzt werden</p> <p>Anpflanzung einer Einzelbaumreihe</p>



		<p>als vorgezogene Maßnahme (Maßnahme A 35), um eine komplexere Anbindung der Fledermausüberführung an bestehende Leitstrukturen zu gewährleisten, zudem besteht dann eine direktere Anbindung der Auwaldreste am Freitagsgaben</p> <p>Anbindung der Fledermausüberführung auch auf der Westseite der K 32 an bestehende Leitstrukturen durch eine Einzelbaumreihe mit Strauchunterpflanzung als vorgezogene Maßnahme; diese verbindet die Überführung mit den südlich gelegenen Auwaldresten am Freitagsgaben, wobei der östliche Rand der Maßnahmenfläche E 34 genutzt wird, wo die Anlage von Laubwald vorgesehen ist</p>
T 16	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von den Arten: Braunes Langohr, Mückenfledermaus, Myotis-Art und Zwergfledermaus	<p>Wegen der Führung der Trasse in Dammlage und der starken Nutzung durch die Zwergfledermaus werden für diese bedingt strukturgebundene Art parallel zur Trasse und zur parallel verlaufenden Berkefeld-Umleitung 4 m hohe Schutzzäune/-wände von mindestens 30 m Länge errichtet, die die Tiere zu einem hohen Überfliegen der Trasse animieren; Kombination der Schutzzäune in den Böschungen mit dichten Strauch- und Baumpflanzungen (bei Erreichen der notwendigen Höhe und Dichte der Gehölze können die Zäune wieder zurückgebaut werden)</p> <p>Bezüglich des Braunen Langohres als stark strukturgebundene Art besteht hingegen keine Kollisionsgefahr, da die Leitstrukturen in ausreichender Entfernung zur Trasse unterbrochen werden, das Erreichen der gegenüberliegenden Trassenseite wird durch die Fledermausbrücke an der Berkefeld-Überführung gewährleistet.</p>
T 17	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von der Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, keine Nutzung des trassennahen Bereichs durch Fledermäuse
T 18	von maßgeblicher Bedeutung, genutzt von der Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, sichere Überquerung der Trasse für



		die wenig strukturgebundene Zwergfledermaus möglich aufgrund der Lage im Einschnitt und der Wirtschaftswegüberführung mit gewisser Leitfunktion
T 19	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von der Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, keine Nutzung des trassennahen Bereichs durch Fledermäuse, zudem liegt die Trasse im Einschnitt
T 20	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von der Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, keine Nutzung des trassennahen Bereichs durch Fledermäuse, zudem liegt die Trasse im Einschnitt
T 21	von allgemeiner Bedeutung, genutzt von den Arten: Breitflügelfledermaus, Myotis-Art, Flughautfledermaus und Zwergfledermaus	keine Schutzmaßnahmen erforderlich, sichere Überquerung der Trasse für die wenig strukturgebundenen Fledermausarten möglich aufgrund der Lage im Einschnitt und der Überführung der B 191 mit gewisser Leitfunktion

Alle Maßnahmen können auf Flächen umgesetzt werden, die ohnehin vom Vorhaben beansprucht werden, so dass sich keine neuen Flächenbetroffenheiten ergeben.

Die Fledermauserfassungen wurden gemäß der aktuellen Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr (BMVBS 2011)<sup>95</sup> durchgeführt und entsprechen somit üblichen fachlichen Standards. Es erfolgte eine Untersuchung der für Fledermäuse besonders bedeutsamen Habitats und Funktionen. Sie orientiert sich nicht ausschließlich an den im Untersuchungsraum vorhandenen linearen Strukturen, sondern berücksichtigt auch die im Untersuchungsraum vorhandenen unterschiedlichen Habitats. Es kam ein Methodenmix bestehend aus Detektorbegehungen, dem Einsatz von Horchboxen mit Echtzeitsystem, Netzfängen, Telemetrie, Ausflug- und Quartierzählung sowie der Erfassung von Höhlenbäumen zur Anwendung. Die ermittelten Transekte wurden von insgesamt drei Bearbeitern begangen. Die Begehung erfolgte im Zeitraum von April bis September 2013. Jedes Transekt wurde siebenmal à 30 Minuten zu unterschiedlichen Nachtzeiten untersucht. Die näheren Angaben finden sich im Anhang des Faunistischen Fachbeitrags vom Dezember 2013. Alle Transekte wurden mit gleicher Methodik und Intensität untersucht.

Eine flächendeckende Telemetrieuntersuchung von Fledermäusen war hier nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht durchzuführen. Deren Notwendigkeit ergibt sich erst, wenn eine hohe Bedeutung des Habitats für das örtliche Vorkommen anzunehmen ist. Dies wäre gegeben, wenn aufgrund des artspezifisch relativ geringen Aktionsraums der gefangenen Fledermausart auf eine Wochenstubenkolonie und entsprechende Nahrungshabitats in geringer Entfernung geschlossen werden kann. In allen Fällen, in denen dies der Fall war, ist telemetriert worden. Die Anzahl der Peilungen war dabei ausreichend zur Eingrenzung der Flugwege und des Jagdhabitats der telemetrierten Tiere. Einer weitergehenden Telemetrie bedurfte es auch nicht zur Gewinnung von Aussagen zur saisonal unterschiedlichen Aktivität.

95 Lüttmann et al., in: BMVBS, Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bonn 2011.



Ungeachtet des Umstands, dass dies durch eine Telemetrie nicht zielführend ermittelt werden kann, wurden hier bereits mit Hilfe der Detektorerfassungen sowohl die Aktivitäten im Sommerlebensraum als auch während der Frühjahrs- und Herbstwanderung festgestellt.

Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wirksam. Die Ausführung der Fledermausbrücken entspricht den technischen Standards gemäß „Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ)“. Es werden alle Möglichkeiten zur Optimierung der Maßnahme wie Anbindung der Überführung an bestehende Leitstrukturen sowie ausreichende Wuchshöhen der neuen Leitpflanzungen ausgeschöpft.

Auch die Schutzzäune werden ihre Funktion erfüllen. Ihre Erhöhung ist nicht erforderlich. Sie sind nicht in erster Linie als Überflughilfe vorgesehen. Bedingt oder wenig strukturgebunden fliegende Fledermausarten (Großer und Kleiner Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhaufledermaus, Mückenfledermaus) überwinden offene Flächen durch hohe Überflüge (siehe Lüttmann et al. 2011). Die strukturgebundenen Arten, welche möglichst lückenlose Leitstrukturen benötigen, nehmen den Zaun als Barriere wahr (Bartfledermäuse, Langohren, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus). Ein Überfliegen gilt angesichts der Breite der Trasse ohne weiterführende Leitstrukturen als unwahrscheinlich, zumal der parallel zur Straße verlaufende Waldrand als natürliche Leitstruktur vorhanden ist. Strukturgebundene Arten orientieren sich zudem weniger am Zaun als Leitstruktur sondern vielmehr am Waldrand mit seinem höheren Nahrungsangebot.

Hinweise darauf, dass Schutzzäune bezüglich strukturgebundener Arten eine Ablenkfunktion erfüllen, geben auch Brinkmann et al. (2012) sowie Lüttmann et al. (2011).

Eine sichere Querung der Trasse wird diesen Tieren am Bauwerk Ce 15 (Allerbrücke) durch Unterfliegen und am Bauwerk Ce 16a (Fledermausbrücke) durch Überfliegen ermöglicht, zu welchen sie direkt geleitet werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bedeutsame Fledermausflugrouten auch im bestehenden Kreuzungsbereich mit der vielbefahrenen Kreisstraße 74 und parallel zu dieser nachgewiesen wurden, ohne dass Schutzeinrichtungen vorhanden sind und lokale Populationen zu Schaden gekommen wären. Es liegt auch keine Neuzerschneidung des Waldgebiets vor. Die nun vorgesehenen Schutzmaßnahmen tragen der Tatsache Rechnung, dass die zukünftige Trasse breiter ist und stärker befahren wird. Die Maßnahmen sorgen dafür, dass im Planungsfall keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos gegenüber der aktuellen Situation eintritt.

Vor diesem Hintergrund kann ausgeschlossen werden, dass es vorhabenbedingt zu einer signifikanten Erhöhung des Risikos von Kollisionen mit dem Straßenverkehr kommt. Dies gilt umso mehr, als bedeutsame Fledermausflugrouten auch im bestehenden Kreuzungsbereich mit der vielbefahrenen K 74 und parallel zu dieser nachgewiesen wurden, ohne dass Schutzeinrichtungen vorhanden sind und es zur Tötung einer signifikanten Anzahl an Individuen gekommen wäre, wie der unveränderte Zustand der lokalen Populationen indiziert. Die Wirksamkeit von Querungshilfen und Leiteinrichtungen für Fledermäuse ist inzwischen fachlich allgemein anerkannt und höchstrichterlich bestätigt<sup>96</sup>. Sowohl die Untersuchungsmethodik als auch die Konzeption der Schutzmaßnahmen folgen der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr (BMVBS 2011)<sup>97</sup>, der – höchstrichterlich bestätigt – als Ergebnis sachver-

96 BVerwG, Urt. v. 14.04.2010 – 9 A 5.08, BVerwGE 136, 291 (Rn. 67).

97 Siehe Fn. 95.





ständiger Erkenntnisse besondere Bedeutung in Bezug auf die sich stellenden naturschutzfachlichen Fragen zukommt<sup>98</sup>. Das Tötungsrisiko im Planfall wird daher nicht über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehen. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG steht der Realisierung des Vorhabens mithin nicht entgegen.

Auch werden keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen zerstört, beschädigt oder aus der Natur entnommen, so dass § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ebenfalls nicht einschlägig ist. Im Untersuchungskorridor konnten trotz gezielter Bestandserhebungen keine besetzten Fledermausquartiere festgestellt werden, welche im Zuge des Baus der Straße beseitigt würden. Rein vorsorglich werden zudem Ausweichhabitatstrukturen in Form von Fledermauskästen für verlorengelassene Höhlenbäume vorgesehen, um eventuelle Quartierverluste zu vermeiden, da die vorhandenen Höhlen unter Umständen gelegentlich als Zwischenquartiere genutzt werden.

Störungen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind gleichfalls nicht ersichtlich.

#### **2.2.4.2 Fachplanerische Abwägung**

Die Planfeststellungsbehörde hat aufsetzend auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 nochmals alle aus den ihr vorliegenden Unterlagen, Stellungnahmen und Einwendungen ersichtlichen für und wider das Vorhaben sprechenden Belange und Interessen abgewogen, auch soweit sie bereits Gegenstand zwingender rechtlicher Vorgaben gewesen sind. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben in seiner durch den Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 sowie diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss gewonnenen Gestalt all diese Belange in einen gerechten Ausgleich bringt und insgesamt dem Interesse des Allgemeinwohls entspricht.

Mit Blick auf die in den anhängigen gerichtlichen Verfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 vorgebrachten Argumente führt die Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten im Bereich Berkefeldweg noch Folgendes aus:

Auf dem Berkefeldweg im Bereich zwischen der Überführung der B 3 (neu) und dem Anschluss an die Wittinger Straße wird nach Fertigstellung des 3. Bauabschnitts, ebenso nach Fertigstellung der gesamten Ortsumfahrung, eine deutliche Erhöhung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens eintreten. Ursache hierfür ist u.a. auch die Unterbrechung der Wittinger Straße (L 282) in Höhe der Querung mit der B 3. Bisher verläuft über die L 282 Verkehr aus dem Stadtzentrum von Celle nach Osten und umgekehrt, wobei die L 282 damit auch die beidseitig gelegenen Wohnlagen erschließt. Ein Teil dieses Verkehrs wird nach dem Bau der Ortsumfahrung auf den Berkefeldweg verlagert. Auf der Grundlage der auf den Prognosehorizont 2025 fortgeschriebenen Verkehrsprognose würde die Verkehrsstärke auf dem Berkefeldweg 2025 ohne den 3. Bauabschnitt der Ortsumfahrung 400 Kfz/24 h betragen. Nach Realisierung des 3. Bauabschnitts steigt die Verkehrsbelastung im Jahr 2025 auf 2.300 Kfz/24 h an. Mit der Fertigstellung der gesamten Ortsumfahrung beträgt die Verkehrsstärke dann noch 1.900 Kfz/24 h. Dennoch wird der Berkefeldweg nicht den gesamten, bislang auf der L 282 erfolgenden Verkehr aufnehmen (müssen), da ein Teil des Verkehrs auf der L 282 seinen Weg neu über die Ortsumfahrung findet. Für die L 282 sind für das Jahr 2025 ohne die Ortsumfahrung westlich des Berkefeldweges 3.800 Kfz/24 h und östlich 3.400 Kfz/24 h prognostiziert. Mit dem 3. Bauabschnitt der Ortsumfahrung wird die Wittinger Straße westlich des Berkefeldweges noch ein Verkehrsaufkommen von 2.700 Kfz/24 h ha-

---

98 BVerwG, Urt. v. 28.3.2013 – 9 A 22.11, BVerwGE 146, 145 (Rn. 94).



ben, östlich davon sind es nur noch 700 Kfz/24 h (also -2.700 Kfz täglich). Es ist demnach nicht so, dass sich der gesamte Verkehr von der Wittinger Straße (3.800 Kfz/24 h) auf den Berkefeldweg verlagern würde. Vielmehr sinkt die Verkehrsbelastung entlang der Wittinger Straße deutlich. Daraus folgt, dass der moderaten Verkehrsmehrbelastung des Berkefeldweges eine viel deutlichere Entlastung entlang der Wittinger Straße gegenübersteht. Entlastet wird schließlich auch der östliche Teil des bisherigen Berkefeldweges. Dieser wird künftig nicht mehr Durchgangsstraße sein, so dass das Verkehrsaufkommen dort auf nahe null sinken wird.

Mit der Erhöhung des Verkehrsaufkommens geht auch eine stärkere Verkehrslärmbelastung der am westlichen Teil des Berkefeldweges gelegenen Grundstücke einher. Das betrifft auch die Grundstücke Berkefeldweg 13 und 24. Dazu ist im Ausgangsverfahren eine schalltechnische Untersuchung vorgelegt worden, welche allerdings noch die Verkehrsprognose mit dem Planungshorizont 2020 als Eingangsdaten und die Fertigstellung der gesamten Ortsumfahrung zugrunde legt. Deshalb ist die Ausgangszahl dieser schalltechnischen Untersuchung eine Verkehrsbelastung von 2.000 Kfz/24 h auf dem Berkefeldweg. Nach Fertigstellung (nur) des 3. Bauabschnittes wird die Verkehrsstärke (vorübergehend) jedoch 2.400 Kfz/24 h betragen, erst mit der Gesamtfertigstellung des Vorhabens beträgt die Verkehrsstärke 1.900 Kfz/24 h. Es bestehen jedoch gleichwohl keine Bedenken, die dort ermittelten Werte für die Verkehrslärmbelastung zugrunde zu legen, da die Differenz der Verkehrsbelastung geringfügig ist (400 Kfz/24 h) und eine Steigerung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) allgemein eine Verdoppelung (!) des Verkehrsaufkommens voraussetzt. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es daher für sachgerecht, der Differenz der Verkehrszahlen im Wege griffiger Schätzung durch einen Sicherheitsaufschlag von 1 dB(A) auf die in der schalltechnischen Untersuchung ermittelten Beurteilungspegel Rechnung zu tragen. Demnach ergibt sich entlang des Berkefeldweges nur durch die Zunahme des dortigen Verkehrs eine Steigerung der Verkehrslärmimmissionen im Vergleich des Nullfalles mit dem Planfall 2025 um rund 6 dB(A), dies ausgehend von und verbleibend auf einem niedrigen Niveau (max. 53 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts an den am stärksten belasteten Grundstücken). Daran ändert auch die Überlagerung mit den noch hinzukommenden Belastungen durch Verkehrslärm von der B 3 (neu) nicht viel. So wird auf dem Grundstück Berkefeldweg 24 die Gesamtbelastung, bestehend aus Ortsumfahrung und Berkefeldweg einschließlich des genannten Sicherheitszuschlages von 1 dB(A) an der Südostfassade des 1. Obergeschosses 54 dB(A) tags und 44 dB(A) nachts betragen. Am Grundstück Berkefeldweg 13 werden es an der Nordwestfassade des 1. Obergeschosses 52 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts sein.

Diese Zunahme der Verkehrslärmbelastung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den betroffenen Anliegern des Berkefeldweges und den Einwendern ohne weiteres zuzumutbar. Eine Verkehrszunahme auf dem bereits vorhandenen Straßennetz und die damit einhergehende Zunahme von Verkehrslärmimmissionen ist in der Abwägung zwar zu berücksichtigen, wenn sie mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Kausalzusammenhang zum Vorhaben besteht<sup>99</sup>, was hier wohl der Fall wäre. Der erforderlichen Abwägung ist allerdings schon dann hinreichend Rechnung getragen, wenn die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind, was regelmäßig bei der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Dorf- oder Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts der Fall ist<sup>100</sup>. Von diesen Werten ist die Belastung im vorliegenden Fall weit entfernt. Zudem überwiegen die Entlastungseffekte (auch der Anwohner) anderswo im Verkehrsnetz, beispiels-

---

99 BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08, juris, Rn. 144; BVerwG, Urt. v. 13.05.2009 - 9 A 74.08, juris, Rn. 61.

100 BVerwG, Urt. v. 09.06.2010 – 9 A 20.08, juris, Rn. 144.



weise entlang der Wittinger Straße und der Nutzen der Ortsumfahrung im Allgemeinen die Mehrbelastung der Anwohner des Berkefeldweges in jeder Hinsicht. Vor diesem Hintergrund ist für weitergehende Maßnahmen am Berkefeldweg, etwa in Form von Schutzauflagen oder einer Einbeziehung des Berkefeldweges in die Planfeststellung von vornherein kein Raum<sup>101</sup>, weil die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird, ungeachtet des Umstands, dass es dafür auch keine hier einschlägige Rechtsgrundlage gibt. Eine solche Maßnahme würde nämlich über die bloße Anpassung von Anlagen im nachgeordneten Straßennetz hinausgehen und könnte daher nicht als notwendige Folgemaßnahme zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden<sup>102</sup>.

### 2.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Der Landkreis Celle bemängelt, dass die ergänzten Gutachten keinerlei Aussagen zur Betroffenheit von Waldflächen durch Stickstoffdisposition machen würden. Außerdem lägen keine Bewertungen zu den ergänzten „Angaben zu Umweltauswirkungen/Schutzgut Pflanzen“ vor, so dass die gutachterliche forstfachliche Einschätzung zur möglichen Betroffenheit von Wald und seinen Funktionen gemäß § 8 NWaldG noch zu ergänzen seien.

Auch das Forstamt Fuhrberg (Niedersächsische Landesforsten) erklärt, dass gegen die Planunterlagen, insbesondere die Unterlage 19.10.3, aus walddrechtlicher Sicht zwar grundsätzlich keine Bedenken bestünden, allerdings sei die Untersuchung der Stickstoffdepositionen nur für die FFH-Gebiete erstellt worden. Es gäbe jedoch laut Planunterlage 19.10.3 auch Stickstoffeinträge auf weitere Waldflächen entlang der Trasse, die nicht zu einem FFH-Gebiet gehörten. Daher rät das Forstamt Fuhrberg ebenfalls an, die ergänzenden Gutachten auch auf diese Gebiete auszudehnen. Außerdem würden noch 0,54 ha Ersatzaufforstungsfläche fehlen, wobei jedoch von der Waldneuentwicklung auf einer Fläche von nur 6,5 ha ausgegangen wird.

Hierauf ist zu erwidern, dass die festgestellten Stickstoffeinträge keine Werte erreichen, die die Annahme einer Waldumwandlung im Sinne des § 8 NWaldG nahelegen. Critical Loads markieren nicht die Schwelle, ab der Flächen nicht mehr waldfähig sind. Dies wird auch dadurch belegt, dass an weitaus stärker befahrenen Strecken mit deutlich höheren Immissionswerten, wie z.B. der A 7 nördlich der Raststätte Allertal, seit vielen Jahrzehnten Wald auf vergleichbaren Standorten bis unmittelbar benachbart zur Fahrbahn existiert, Baumschäden hier aber gleichwohl nicht erkennbar sind. Generell gibt das Immissionsschutzrecht die Grenzen vor, ab denen eine Vegetationsschädigung zu erwarten ist (siehe § 2 Abs. 4 bzw. § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV)<sup>103</sup>. Diese Werte werden hier in Folge des Vorhabens nicht überschritten.

Ein Ersatzaufforstungsdefizit besteht nicht. Entgegen der Annahme des Forstamtes Fuhrberg erfolgt eine Waldneuentwicklung nicht auf nur 6,5 ha, sondern ausweislich Kapitel 6.4.3 der Unterlage 1 auf 11,04 ha (8,3 ha Neuaufforstung und 2,74 ha Waldentwicklung über Sukzession). Die Neuaufforstung verteilt sich dabei auf folgende Maßnahmen:

Maßnahme	Fläche in ha
----------	--------------

101 Dazu unter dem Aspekt einer Wertminderung in Folge von Immissionen BVerwG, Urt. v. 23.02.2005 – 4 A 5.04, BVerwGE 123, 23 (36), dort auch auf S. 32 ff. zur nicht erforderlichen Berücksichtigung von Lärm von anderen Verkehrswegen.

102 Hierzu *Füßer*, UPR 2012, 92 ff.; *Gaentzsch*, DVBl. 2012, 129 ff.

103 *Füßer/Lau*, UPR 2014, 212 (132).



E 18	0,47
E 24	3,66
E 34	1,33
E 43	2,84

Das LBEG empfiehlt eine bodenkundliche Baubegleitung, um nachhaltige negative Auswirkungen auf den Boden zu vermeiden. Diese sollte die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten bodenkundlichen Belange und Maßnahmen berücksichtigen. Fernerhin gibt das LBEG zu bedenken, dass sich im südlichen Planungsbereich aus geologischer Sicht potenziell hochwassergefährdete Gebiete befänden, die zum Teil außerhalb der Grenzen eines Jahrhunderthochwassers lägen. Es wird daher empfohlen, die einschlägigen Hochwasserkarten zu berücksichtigen.

Hierauf ist zu erwidern, dass im Rahmen der Planung eine Baugrunduntersuchung durchgeführt wurde. Vor Baudurchführung sind insbesondere für die Brückenbauwerke weiterführende Erkundungen zu den Baugrundverhältnissen vorgesehen. Spezieller Vorgaben im Planfeststellungsbeschluss bedarf es dafür indes nicht; vielmehr ist der Vorhabenträger hierzu schon nach § 4 Satz 1 FStrG angehalten<sup>104</sup>. Im Übrigen verfügt der Vorhabenträger über ausreichend Erfahrung in der sachgerechten Umsetzung derartiger Vorhaben, so dass eine gesonderte bodenkundliche Baubegleitung nicht erforderlich sein wird.

Die Hochwasserproblematik wurde mit der Studie zur Ermittlung der Überflutungshäufigkeiten für ausgewählte Flächen entlang Aller und Lachte im potenziellen Einflussbereich der Ortsumfahrung Celle, Mittelteil, vom 20.12.2013 nochmals beleuchtet. Durch das Vorhaben sind insoweit keine nachteiligen Veränderungen zu befürchten. Dies war im Übrigen bereits Prüfungsgegenstand des Ausgangsverfahrens. Anhaltspunkte, die Anlass zu weitergehender Prüfung geben, werden in den Stellungnahmen nicht aufgezeigt und sind auch sonst nicht ersichtlich.

## 2.4 Einwendungen (Naturschutzvereinigungen, Private)

Zu den einzelnen Einwendungen ist daher Folgendes festzuhalten:

### 2.4.1 Naturschutzvereinigungen

Umfangreiche Kritik an der Planung erfolgte seitens der anerkannten Naturschutzvereinigungen, die das Vorhaben nach wie vor ablehnen. Die Kritik bezieht sich dabei auf die vom Vorhabenträger vorgelegte aktualisierte Verkehrsprognose (2.4.1.1), ebenso auf die ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (2.4.1.2) und artenschutzrechtliche Untersuchung (2.4.1.3). Die Einwendungen sind überwiegend zurückzuweisen.

#### 2.4.1.1 Kritik an der Verkehrsprognose

Seitens der anerkannten Naturschutzvereinigungen wird zunächst vorgetragen, die vom Vorhabenträger zugrunde gelegten Verkehrsdatenerhebungen seien methodisch zweifelhaft

---

104 Vgl. VGH Bad.-Württ., Ur. v. 27.11.1984 – 5 S 2273/83, NVwZ 1986, 850 (851).



sowie unzureichend. Die aktuelle Planungssituation könne nicht sicher für den Planungsraum dargestellt werden. Die darauf beruhenden Prognosen seien daher nur „unwissenschaftliche Spekulationen“, zumal systematische, miteinander vergleichbare Verkehrsuntersuchungen, die den gesamten Planungsraum erfassen, nicht vorlägen. Die dem Planfeststellungsbeschluss und dem Ergänzungsverfahren vorgelegten Verkehrsuntersuchungen seien erkennbar weder geeignet noch zeitgemäß. Die Datenbasis der Untersuchungen sei veraltet und begrenzt, da sie seit 15 Jahren nicht mehr aktualisiert worden sei und zugleich Änderungen im Mobilitätsverhalten und in der Demografie außer Acht ließen.

Die Verkehrsuntersuchung von 2012 gehe in ihrer Prognose für das Jahr 2025 fälschlicherweise von Zuwächsen aus. Eine Studie des Deutschen Mobilitätspanels (MOP), die im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung durchgeführt wurde, habe jedoch das Gegenteil ergeben. Ebenfalls zeigten die Messzahlen, die an den automatischen Verkehrszählstellen in Celle erhoben würden, die die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichte, seit Jahren rückläufige Werte auf der B 3 (alt) im Planungsraum Celle auf. Der Vorhabenträger habe in diesem Zusammenhang erkennbar lediglich das ursprüngliche Verkehrsmodell aus dem Jahre 1998 fortgeschrieben und das, obwohl damals eine andere Planungsvariante zur B 3 (Variante F 11) berechnet worden ist als die nun favorisierte Planvariante F 8n. Demgegenüber sei vielmehr beispielsweise ein mikroskopisch verhaltensorientierter Ansatz, der zur Generierung der Verkehrsnachfrage diene, notwendig gewesen.

Ferner basiere die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchungen auf zu wenigen Werten. Deshalb sei fraglich, ob die begrenzte Anzahl „neuer sowie realer“ Werte untereinander vergleichbar sei, da nirgends dargestellt sei, wann diese tatsächlich erhoben worden sind. Es gäbe bereits natürlicherweise Unterschiede in der Erfassung an verschiedenen Wochentagen oder Monaten, die zu unterschiedlichsten und nicht mehr vergleichbaren Ergebnissen führen würden. Auch singuläre Ereignisse an einem der Erfassungstage (Baustelle, Unfall), die eine untypische Verkehrsverlagerung zur Folge haben könnten, würden Vergleiche unmöglich machen. Des Weiteren haben keine Plausibilitätsprüfungen der gesammelten Daten stattgefunden. Beispielsweise sei an der Zählstelle 1 (B 3 Ehlershausen/Celle) gegenüber dem Messwert von 2010 eine Verkehrszunahme von 23,6 % für 2025 prognostiziert worden (Messwert 17.369 Kfz/24 h, Modellanalysewert 18.500 Kfz/24 h, Prognosewert 21.500 Kfz/24 h). An der gleichen Stelle sei 2012 jedoch eine Zunahme von 17,9 % für 2025 prognostiziert worden (Messwert 18.243 Kfz/24 h, Modellanalysewert 18.500 Kfz/24 h, Prognosewert 21.500 Kfz/24 h). Diese für die B 3 vorausgesagten Verkehrszunahmen stünden den z.B. an der vielbefahrenen B 214 deutlich geringeren Steigerungen von 8,1 % (Zählstelle 9), 2,9 % (Zählstelle 11) sowie 4,8 % (Zählstelle 253) gegenüber.

Außerdem wird kritisiert, dass keine Subtraktion der Baufahrzeuge im Zuge der zwischenzeitlich errichteten ersten beiden Bauabschnitte der Ortsumfahrung Celle und der damit einhergehenden Hochwasserschutzmaßnahmen erfolgt sei, die nicht dem übrigen Verkehr hätten zugeteilt werden dürfen. Auch sonst fehle es an ausreichender Differenzierung. Die Aufteilung der verschiedenen Verkehrsarten bzw. der Verkehrszusammenfügung gehe auf über 14 Jahre alte und äußerst beschränkte Untersuchungen zurück. Dies erscheine insofern verwunderlich, als der Vorhabenträger um eine verlässliche Bestimmung des Durchgangsverkehrs bemüht sein müsste, um sich auf § 1 Abs. 1 FStrG berufen zu können. Zudem verlangten Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur, neuere soziodemografische Daten sowie Kostenparameter und andere Einflussfaktoren eine Änderung des Verkehrsmodells. So sei der Anteil des Fahrradverkehrs in dem Zeitraum von 1978 bis 2006 von 12 % auf 27,3 % gestiegen, wodurch gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr zurückgegangen sei. Es lägen weiterhin keine aktuellen Datengrundlagen zur Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung sowie zum Motorisierungsgrad und zu aktuellen Mobilitätskennwerten für das jetzi-



ge Verkehrsmodell vor; diese müssten sich ohnehin wesentlich auf den Planungsraum Celle/Wathlingen beziehen.

Die veralteten Daten aus dem Jahre 1998 stellten daher die alleinige Grundlage für die Matrix der Verkehrsbeziehungen dar. Es stünden keine Ausführungen zur Verfügung, wo und welche Änderungen eingetreten seien und wie diese sich auch auf andere Verkehrszellen auswirken, die an die straßenbaulichen, gewerblichen oder Neubebauungsgrenzen anlägen. Es fehle auch eine Dokumentation der Verkehrsumlegungen, wie beispielsweise die Darstellung von Bestrouen, alternativen Routen oder Schleichwegen über nachgeordnete Straßen. Fernerhin wird bemängelt, dass weder eine Erfassung der Quell-/Zielmatrix noch deren Dokumentation durchgeführt worden sei. Sowohl die Entstehung etlicher neuer Einkaufszentren als auch die Nutzungsaufgabe der britischen Kaserne „Trenchard Barracks“ seien unberücksichtigt geblieben, so dass mögliche Veränderungen des innerstädtischen Durchgangsverkehrs und eine mögliche Verlagerung dieses Verkehrsanteils auf die geplante Umgehungsstraße nicht in Betracht gezogen worden seien. Außerdem finde keine aktuelle Aufteilung des städtischen Siedlungsraums und angrenzender Stadtteile in Verkehrszellen mit den dazugehörigen Strukturdaten des jeweiligen Analyse- und Prognosejahres statt, wobei auch keine Berücksichtigung von Arbeitsplatzentwicklungen erfolge.

Zudem seien die Einwohnerrückgänge im Betrachtungsraum Celle kein singuläres Ereignis, sondern stellten einen dauerhaften Trend dar. Nach der N Bank-Bevölkerungsprognose des NIW vom Dezember 2010 gehe die Einwohnerzahl in Wathlingen zurück und steige nicht – wie behauptet – stetig an.

Es wird ferner bemängelt, dass sich die Verkehrsuntersuchung hinsichtlich der Pkw-Dichte des Landkreises Celle (579 Pkw je 1.000 Einwohner) auf vom Kraftfahrt-Bundesamt revidierte Daten stütze. Vielmehr sei von einer Pkw-Dichte von 508 Pkw je 1.000 Einwohner auszugehen, so dass eine Zunahme der Verkehrsentwicklung nicht zu erwarten sei. Es würden lediglich allgemeine Steigerungsfaktoren berücksichtigt, so dass nicht nachvollziehbar sei, wie diese tatsächlich ermittelt wurden.

Laut MID 2002 werde des Weiteren die Verkehrsleistung pro Person und Tag um mindestens 40 % absinken. Diese Entwicklungen und Mobilitätskennwerte müssten zwingend berücksichtigt werden. Insgesamt leide das Verkehrsmodell unter dem Mangel einer fehlenden Validierung. Der Korrelationskoeffizient von 0,9955 sei willkürlich, da für die Korrelationsrechnung 79 Zahlenwerte fehlten. Außerdem fehle es an einer Fernverkehrsmatrix, obwohl es sich bei dem Vorhaben um eine Fernstraße im Sinne des § 1 Abs. 1 FStrG handelt. Zugleich seien Informationen zum „Wie“ und „Wo“ des Verkehrsmodells nicht vorhanden. In diesem Zusammenhang wird auch gerügt, dass die Analysefallmatrix für den Quell- und Ziel- sowie den Durchgangsverkehr (Verkehrstrommatrizen) in der vorgenannten Verkehrsuntersuchung nicht offengelegt worden sei. Es sei folglich empirisch nicht bewiesen, ob ein Großteil der Verkehre die geplante Ortsumgehung überhaupt nutzen werde. Die Routenführung über die B 3 (neu) sei zudem durch einen erheblichen Umwegefaktor gekennzeichnet, insbesondere hinsichtlich der Quelle-Ziel-Relationen. Auch seien weder Lkw-Zahlen noch Daten zum öffentlichen Personennahverkehr dokumentiert, so dass eine aktuelle Darstellung dieser Verkehrsanteile nicht erfolgen könne.

Daher wird gefordert, dass Messwerte zu folgenden Daten noch erhoben werden müssten: Raumstrukturdaten für die jeweiligen Verkehrsbezirke, Besetzungsgrade für den Individualverkehr, Modal-Split im Untersuchungsgebiet, Tagesganglinien der jeweiligen Quelle-Ziel-Gruppen sowie Aufwandsmatrizen für verschiedene Aufwandsparemeter je Verkehrsart, wobei zwischen Wirtschafts- und Personenverkehr unterschieden werden müsse. Dazu müssten insbesondere Haushaltsbefragungen durchgeführt werden.



Es fehlten außerdem Angaben zu der heute üblichen CR-Funktion (Capacity-Restraint-Funktion), die den Zusammenhang zwischen der aktuellen Verkehrsbelastung und der Straßenkapazität beschreibe. Die Kalibrierung der jeweiligen Daten beruhe nur auf veralteten Zählwerten, so dass in diesem Zusammenhang wiederum weitere Daten, wie beispielsweise Verhaltensdaten, Wegeaufkommen, Fahrtenaufwand etc., erhoben werden müssten.

Entgegen der Kritik der Einwender vermag die Planfeststellungsbehörde methodische Mängel an der aktualisierten (ebenso wie der bisherigen) Verkehrsprognose nicht zu erkennen. Das herangezogene Verfahren ist nach wie vor in der Verkehrswissenschaft anerkannt. Es ist nicht bereits deshalb als überholt anzusehen, weil inzwischen auch aufwändigere Verfahren etabliert sind. Das Alter eines Verkehrsmodells ist nicht ausschlaggebend. Wichtig ist vielmehr, dass die sich seit der erstmaligen Erstellung ergebenden Änderungen im Straßennetz kontinuierlich eingepflegt werden, was hier geschehen ist. Die von den Einwendern erwähnten Haushaltsbefragungen sind überdies schon deshalb nicht geeignet, bessere Datengrundlagen für die hiesigen Verkehrsbeziehungen zu ermitteln, weil nur die Fahrten der Einwohner des Planungsraums erfasst werden. Vielmehr können nur durch gezielte Verkehrsbefragungen die großen Pendlerströme in ihrem Verlauf – hier insbesondere die in der Haushaltsbefragung nicht zu erfassenden Einpendler – und die Durchgangsfahrten, die für die Planung einer Umgehungsstraße von wesentlicher Bedeutung sind, genau erfasst werden.

Zum Hinweis auf die Zunahme des Fahrradverkehrs in Celle ist festzuhalten, dass der Fahrradverkehr keine Auswirkungen auf die großen Ziel- und Durchgangsverkehre der Stadt hat. Es sind aber gerade diese Verkehre, die das Vorhaben begründen. Aus demselben Grund bedurfte es auch der Einbeziehung des ÖPNV hier nicht. Im Übrigen kann selbst im innerstädtischen Binnenverkehr eine Zunahme des Radverkehrs von 12 % nur eine geringe Abnahme im Pkw-Verkehr von deutlich unter 2 % bezogen auf die Gesamtfahrten bedeuten. Auch die Aussage, dass mit abnehmender Einwohnerzahl der Ziel- und Quellverkehr zunimmt, ist nicht zutreffend. Vielmehr steigt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei gleichzeitiger Abnahme des Ziel- und Quellverkehrs bedingt durch den Einwohnerrückgang an.

Eine beanstandungswürdige Abweichung der Zähl- von den Modellwerten besteht entgegen der Kritik der Einwender nicht. Die Einwender vergleichen vielmehr an vielen Stellen falsche Zahlen miteinander. So liegt bspw. der errechnete Modellwert auf der Harburger Straße (Zählstelle 10) nicht bei 18.400 Kfz/24 h, sondern bei 13.200 Kfz/24 h. Der Modellwert entspricht dem Zählwert von 13.630 Kfz/24 h somit sehr genau. Gleiches ist in Bezug auf den Vergleich von Analyse- und Prognosemodellwerten der Verkehrsuntersuchung an anderen Abschnitten der B 3 (neu) festzustellen. Verglichen werden muss vielmehr der Analysewert im Analysenetz mit dem Prognosewert im Planungsgrundnetz ohne die Ortsumgehung Celle.

Dass mit der Datengrundlage von 1998 eine andere Planungsvariante zur B 3 (Variante F 11) berechnet worden ist als die nun favorisierte Planvariante F 8n, ist ebenfalls unschädlich. Durch eine Verlegung der Trasse verändern sich nicht die Verkehrsbeziehungen im Planungsraum, sondern nur die Verkehrsströme, die über die geplante Straße fließen. Aus diesem Grund muss zum Vergleich der verkehrlichen Wirkungen von Varianten jeweils auch die gleiche Grundmatrix den Verkehrssimulationen zugrunde gelegt werden. Ungeachtet dessen war die nun favorisierte Planvariante Gegenstand der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2012.

Zu den übrigen Punkten der Kritik sei zur Vermeidung von Wiederholungen auf die obigen Ausführungen zur Verkehrsprognose im Rahmen der Erörterung immissionsschutzrechtlicher Vorgaben verwiesen (siehe unter 2.2.4.1.1).



#### **2.4.1.2 Kritik an der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung**

In Bezug auf die Vegetations- und Bodenprobenuntersuchung wird seitens der anerkannten Naturschutzvereinigungen bemängelt, dass die Auswahl der 28 Beurteilungspunkte nicht nachvollziehbar sei, so dass diese nicht für alle vorkommenden Standort- bzw. Vegetationstypen repräsentativ seien. Wiederum stütze sich die Untersuchung auf völlig veraltete Ergebnisse. Es sei daher nicht ersichtlich, warum beispielsweise zur Beurteilung des Lebensraumtyps 6510 Messpunkte in ca. 600 m Entfernung zur geplanten Trasse ausgewählt wurden, während Flächen unter 100 m Abstand ungeprüft geblieben seien. Ferner wird dem Vorhabenträger vorgeworfen, dass die Vegetationsuntersuchung nicht auf aktuell vor Ort erfolgten Erhebungen basiere, so dass keinerlei Anspruch auf den besten wissenschaftlichen Erkenntnisstand bestehe. Der Vorhabenträger setze sich zudem mit der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 in Widerspruch zur „Vegetationskartierung von 2006“. Schließlich seien die Depositionsprognose nicht belastbar, die Lebensraumtypen 3150 und 3260 komplett übersehen, naturschutzfachlich nicht zu rechtfertigende Bagatellschwellen – falsch – angewendet, die durch gewässerseitige Stickstoffeinträge bestehende Vorbelastung von Auenstandorten unterschätzt, der aktuelle teils sehr schlechte Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen nicht berücksichtigt, nicht alle für einen günstigen Erhaltungszustand relevanten Arten in den Blick genommen, Flächen mit Entwicklungsbedarf außen vor gelassen und die von § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG geforderte Kumulationsbetrachtung nicht ordnungsgemäß durchgeführt, insbesondere der massive Zuwachs an Tierhaltungsanlagen ausgeblendet worden. Überhaupt sei das Verfahren zur Ermittlung der maßgeblichen Critical Loads in der ergänzenden FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014, insbesondere wegen der nicht frei zugänglichen BERN-Datenbank, völlig intransparent. Das Vorhaben führe zweifelsfrei zu einer Verschlechterung des FFH-Gebiets Nr. 90.

Hinsichtlich dieser Kritik kann im Wesentlichen nach oben (2.2.4.1.3.1.4), auf die Ausführungen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf vorhabenbedingte Stickstoffeinträge verwiesen werden. Ergänzend dazu ist dem Vorwurf der Verwendung veralteter Vegetationsdaten entgegenzutreten. Die vom Vorhabenträger zugrunde gelegten Vegetationsdaten gehen zwar auf Untersuchungen in den Jahren 2003 und 2006 zurück, wurden aber durch Geländebegehungen in der Vegetationsperiode 2012 auf ihre Aktualität überprüft. Da bei den Geländebegehungen keine abweichende Vegetationsausbildung festgestellt wurde, konnten die Daten als aktuell eingestuft und übernommen werden. Für den Beurteilungspunkt wurde die Vegetation 2012 neu aufgenommen. Im Übrigen kam es im hiesigen Zusammenhang auch gar nicht auf aktuelle Vegetationsdaten an, da die Critical Loads nicht für die aktuelle Vegetation entwickelt werden, sondern für eine naturnahe/halbnatürliche Zielgesellschaft, die einen günstigen Erhaltungszustand indiziert.

Ein Widerspruch zur „Vegetationskartierung von 2006“ – gemeint ist offenbar die seinerzeitige FFH-Basiserfassung – hinsichtlich des Vorkommens erhaltungszielgegenständlicher Lebensraumtypen besteht nicht. Da die FFH-Basiserfassung im Maßstab 1:10.000 erfolgte, lassen sich hieraus schon maßstabsbedingt keine Lebensraumtypvorkommen flächenscharf abgrenzen. Entgegen der Auffassung der Einwender entspricht es nicht den Tatsachen, dass der Beurteilungspunkt 7 an einer Straße liege. Vielmehr befindet sich dieser Punkt im Bereich eines Grabens, der parallel zu einem Wirtschaftsweg verläuft. Alle Lebensraumtyp- und -ausprägungstypzuweisungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde so, wie seitens des Vorhabenträgers vorgenommen, zutreffend.

Des Weiteren sei darauf hingewiesen, dass die Lebensraumtypen 3150 und 3260 zutreffend in Bezug auf den Wirkungspfad Stickstoffeinträge nicht näher untersucht wurden. Natürliche eutrophe Seen (Lebensraumtyp 3150) sind auch im unbeeinflussten Zustand nährstoffreich





und weisen eine Vegetation auf, die an Nährstoffreichtum angepasst ist. Grundsätzlich unempfindlich gegenüber Stickstoffeinträgen sind auch alle Fließgewässer-Lebensraumtypen und damit auch der Lebensraumtyp 3260 (Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculus fluitantis*), die im Tiefland und in den Mittelgebirgen Deutschlands vorkommen<sup>105</sup>. Atmosphärische Stickstoffeinträge können durch Gewässer-oberflächen nur in sehr geringem Maße aufgenommen und akkumuliert werden. Eine Bilanzierung gegebenenfalls anhand von gewässerspezifisch modellgestützt ermittelten Critical Loads und den ermittelten Zusatz-Depositionen von Luftschadstoffen ergibt demzufolge regelmäßig keine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen durch atmosphärische Stickstoffeinträge in diesen Gewässer-Lebensraumtypen. Anhaltspunkte dafür, dass aufgrund von Besonderheiten des Einzelfalls hier anderes gelten muss, bestehen nicht und werden auch einwenderseits nicht vorgebracht.

Soweit sich die Kritik der Einwender darüber hinaus schwerpunktmäßig auf den vermeintlich zu niedrig angesetzten Critical Load für den Lebensraumtyp 91E0\* bezieht, ist ergänzend festzuhalten, dass bei Erlenwäldern eine Stickstoffanreicherung bereits im unbelasteten Zustand über die Erlen selbst stattfindet, die bei Stickstoffmangel im Boden etwa 50 bis 60 kg/ha x a molekularen Luftstickstoff (N<sub>2</sub>) über ihre symbiontisch gebildeten Wurzelknöllchen aufnehmen können und diesen Stickstoffvorrat über den Blattfall an den Boden abgeben<sup>106</sup>. Zu dem standorttypischen Arteninventar der von Erlen dominierten Auenwälder gehören deshalb stickstofftolerante Arten wie Brennnessel regelmäßig auch im unbelasteten Zustand dazu. Hohe Depositionsraten von reduzierten und oxidierten Stickstoffverbindungen aus der Luft führen dann dazu, dass stickstofffixierende Pflanzenarten wie die Erle die Aufnahme von molekularem Luftstickstoff reduzieren und sogar ganz einstellen und vorzugsweise oxidierten Stickstoff (NO<sub>x</sub>) oder reduzierten Stickstoff (NH<sub>y</sub>) aus den Luftverunreinigungen aufnehmen, da für die Verstoffwechslung dieser Stickstoffverbindungen weniger Energie benötigt wird als zur Verwertung von molekularem Luftstickstoff. Überdies wird der überwiegende Teil des eingetragenen und gelösten Stickstoffgehaltes, d. h. bis zu 70 % der in der Bodenlösung enthaltenen Stickstoffverbindungen aufgrund des Sauerstoffmangels im nassen Boden denitrifiziert und in die Atmosphäre wieder ausgegast. Da die Denitrifikationsrate als Senkenprozess in die Berechnung der Critical Loads eingeht, ergeben sich hohe Werte für nasse Standorte. Vor diesem Hintergrund liegt die ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung vom 22.01.2014 auf der sicheren Seite; die Auswirkung vorhabenbedingter Stickstoffeinträge auf den Lebensraumtyp 91E0\* wird deutlich überschätzt. Daran ändert auch die Kritik der Einwender nichts, dass der Ermittlung der Netto-Stickstoff- und Basen-Aufnahmerate durch die Vegetation nicht die Annahme einer forstwirtschaftlichen Pflege hätte zugrunde gelegt werden dürfen. Im Übrigen ist diese Annahme schon deshalb zutreffend, weil in der mit einem Critical Load bewerteten Fläche des Lebensraumtyps 91E0\* mit dem Beurteilungspunkt 23 auch zahlreiche lebensraumtypfremde Baumarten vorkommen (vor allem die Hainbuche (*Carpinus betulus*), aber teils auch die Fichte (*Picea abies*)). Zur Erfüllung des gebietsbezogenen Erhaltungsziels der Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands des Lebensraumtyps 91E0\* müssen diese Baumarten schrittweise entnommen werden, einschließlich der Naturverjüngung dieser Arten.

Schließlich erfolgte entgegen der Annahme der Einwender auch eine ordnungsgemäße Kumulationsbetrachtung. Der Vorhabenträger hat in die ergänzende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nicht nur die Hintergrundbelastung nach dem UBA-Datensatz 2007 sowie der

---

105 Schlutow/Balla/Uhl/Förster/Becker, in: BMVBS, Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik 1099 (2013), 114 (200-203).

106 Ellenberg, Vegetation Mitteleuropas mit den Alpen, 5. Aufl. (1996), S. 421.



UBA-Prognose für 2020 eingestellt, sondern auch ermittelt, welche hierbei noch unberücksichtigt gebliebenen Pläne und Projekte im Wirkraum des Vorhabens erlassen bzw. genehmigt worden sind. Dies führte zu einer Stallanlage bei Klein-Hehlen und einer Biogasanlage bei Altenhagen, die sodann näher untersucht und im Ergebnis für nicht relevant befunden wurden. Möglicherweise findet sich darüber hinaus in der weiteren Umgebung auch eine Biogasanlage in Osterloh noch nicht im UBA-Datensatz 2007 wieder. Jene Anlage liegt aber über 1,5 km vom Wirkraum des Vorhabens entfernt, so dass kumulierende Wirkungen ausgeschlossen werden können.

### **2.4.1.3 Kritik an der artenschutzrechtlichen Untersuchung**

In artenschutzrechtlicher Hinsicht rügen die Stellung nehmenden anerkannten Naturschutzvereinigungen zunächst die Erfassung von Brut- und Rastvögeln. Es werden Einwendungen aus dem Ausgangsverfahren wiederholt. Fernerhin sei fraglich, wieso nicht auch der mögliche Eingriffsraum der geplanten Ortsumfahrung mit dem 3. Bauabschnitt in der Lachteau bezüglich der Rastvogelvorkommen untersucht worden sei. Auch genüge eine bloße Auflistung aller nachgewiesenen Vogelarten nicht. Vielmehr sei die Lage bevorzugter Rastplätze und deren Beziehung zur geplanten Straße ausschlaggebend. Im Bereich des Finkenherds seien zudem regelmäßig größere Ansammlungen von Erlenzeisigen oder Fichtenkreuzschnäbeln anzutreffen. Insgesamt weise die Untersuchung eine viel zu geringe Erfassungsdichte auf und habe es der Vorhabenträger versäumt, alle in der Verordnung über das Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ aufgeführten Vogelarten näher zu untersuchen. Informationen zum Rastvogelaufreten in den Monaten Juli, August und September seien überhaupt nicht vorhanden. Die Untersuchung sei auch schon deshalb ungenügend, da ein erheblicher Teil der Begehungstermine unter atypischen Bedingungen (während kleinerer Stillgewässer) stattfand. Weiterhin seien die Dauer der Einzelerfassungen und die konkreten Standortbezeichnungen nicht dokumentiert worden.

Zum zuletzt genannten Vorwurf ist darauf hinzuweisen, dass im einschlägigen Fachbeitrag neben der Liste der nachgewiesenen Arten auch eine Karte enthalten ist, welche die Lage wertgebender Rastvögel zeigt. Der zeitliche Umfang der Erfassungen betrug etwa 5 bis 6 Stunden pro Zähltermin, was für das Untersuchungsgebiet angemessen ist. Die seitens der Einwender geforderte Methodik entsprechend „NLT (2014)“ bezieht sich überdies ausschließlich auf Windenergieanlagen und damit auf andere Wirkfaktoren als bei Straßen. Gerade die spezifischen Kollisionsrisiken bei Windrädern erfordern eine gänzlich andere Untersuchungstiefe, als das bei den hier in Rede stehenden Wirkbeziehungen der Fall ist.

Weitergehende Untersuchungen waren – zumal mit Blick auf die bereits erfolgten Feststellungen im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 – nicht angezeigt. Hinsichtlich der besonderen Wertigkeit für einige Arten der Waldbereiche, auf welche die Einwender hinweisen, ist anzumerken, dass sich weiter östlich der geplanten Trasse ausgedehnte Wälder als Rückzugsorte für diese Arten erstrecken. Bei den von den Einwendern darüber hinaus angesprochenen Kleinvögeln gibt es ebenfalls keine Notwendigkeit, gerade die durch vorhabenbedingte Störwirkungen belasteten Flächen zu nutzen, da es im Umfeld umfangreiche weitere Flächen mit gleichwertiger Habitatqualität gibt. Dass sich vor diesem Hintergrund etwaige vorhabenbedingte Störwirkungen als populationsrelevant erweisen könnten, ist nicht ersichtlich, sondern eine rein theoretisch-spekulative Besorgnis. Damit kann eine Störung im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden. Eine eventuelle vorhabenbedingte Verwirklichung sonstiger Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG wird seitens der Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht gesehen und von den Einwendern auch nicht angezeigt. Eine eingehendere Untersuchung konnte daher insoweit unterbleiben. Daran ändert



auch der Umstand nichts, dass die Verordnung über das Naturschutzgebiet „Obere Allerniederung bei Celle“ noch weitere als die festgestellten Vogelarten als Schutzziel benennt; denn die Naturschutzgebietsverordnung gibt offensichtlich nicht die aktuelle Bestandssituation im Gebiet wieder (beispielsweise ist das Brutvorkommen der Uferschnepfe bereits vor Jahrzehnten erloschen) und bezieht sich im Übrigen pauschal auf das komplette - großflächige - Naturschutzgebiet, das zu großen Teilen außerhalb des Wirkraums des Vorhabens liegt.

Ansonsten sei hinsichtlich der Rastvögel auf die Ausführungen unter 2.2.4.1.5.2 verwiesen sowie – in Bezug auf bloß wiederholte Einwände – auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011.

Sodann wird die Brutvogelbestandsaufnahme kritisiert, ebenso wie der Umstand, dass der neu entdeckte Brutplatz des Schwarzstorches nicht bekanntgegeben wurde. Die Kritik an der Brutvogelbestandsaufnahme weist indes gegenüber der gleichlautenden Beanstandung im Ausgangsverfahren keine neuen Aspekte auf, so dass insoweit auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 verwiesen werden kann. Was den Standort des Schwarzstorch-Brutplatzes angeht, so wird unter 2.1 der Ergänzungen zu den Unterlagen 19.2, 19.3 und 19.4 beschrieben, dass sich der Standort des Brutplatzes in über 1.000 m Entfernung von der geplanten Straßentrasse und in über 1.300 m Entfernung vom FFH-Gebiet Nr. 90 „Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker“ sowie in über 800 m Entfernung vom FFH-Gebiet Nr. 86 „Lutter, Lachte, Aschau (mit einigen Nebenbächen)“ befindet. Da die Planunterlagen öffentlich zugänglich sind, wurde der Brutplatz des Schwarzstorches nicht mit veröffentlicht, um zu verhindern, dass Neugierige den Bruterfolg durch das Aufsuchen des Niststandortes gefährden. Wegen der hohen Störepfindlichkeit und Seltenheit des Schwarzstorches werden Brutplätze des Schwarzstorches üblicherweise geheimgehalten. Der genaue Standort ist der Planfeststellungsbehörde aber selbstverständlich bekannt.

Des Weiteren wird seitens der anerkannten Naturschutzvereinigungen die ergänzend eingeholte Unterlage zur Barrierewirkung der geplanten Brückenbauwerke massiv kritisiert. Nicht näher untersucht seien alle wenig mobilen Tierarten des Lebensraumtyps 91E0\*, obwohl das Straßenbauwerk für diese Tierarten eine Barriere hoher Wirksamkeit darstelle. Gleiches gelte hinsichtlich noch weiterer Arten einschließlich der Vogelarten. Lediglich für Eisvogel und Wasseramsel könne davon ausgegangen werden, dass sie das Brückenbauwerk ohne weiteres unterfliegen werden. Des Weiteren wird beanstandet, dass das in der ergänzenden Untersuchung in Bezug genommene „FFH-VP-Info“ (noch) nicht öffentlich verfügbar sei. Das geplante Monitoring sei schließlich zu unbestimmt und unfertig.

Insoweit ist zunächst klarzustellen, dass die ergänzend eingeholte Unterlage zur Barrierewirkung allein der nochmaligen Rückversicherung in gebietsschutzrechtlicher Hinsicht diene. Dieser Zielstellung folgend orientierte sich die dort getroffene Artenauswahl an den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Nr. 90. Dies scheinen zwar auch die Einwanderer zu erkennen, sie verweisen dann aber auf ein denkbar breites Artenspektrum, das sie dem Lebensraumtyp 91E0\* zuordnen. Unabhängig davon, dass die dabei aufgeführten Arten entweder nicht typisch für den Lebensraumtyp 91E0\* sind oder eine geständerte Brücke – wie sie hier vorgesehen ist – keine relevante Barrierewirkung für diese Arten (insbesondere bodenlebende Arten oder Arten der Kraut- und Strauchschicht) aufweist, ist die Einwendung insoweit schon zu unsubstanziert, weil nicht erkennbar wird, ob einwenderseits angenommen wird, dass es sich bei all diesen Arten um charakteristische Arten des Lebensraumtyps 91E0\* handelt oder nur um Arten, die in diesem Lebensraumtyp vorkommen können. Die Betroffenheit von Vögeln ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zudem zurückzuweisen, weil die insoweit in Rede stehende Allerbrücke mit seitlichen Schutzwänden von mehreren Metern Höhe versehen wird, so dass Arten, welche die Brücke über der Fahrbahn queren wollen, über die ho-



hen Schutzwände fliegen müssen. Dadurch besteht hier kein relevantes Kollisionsrisiko mit dem Straßenverkehr. Anhaltspunkte für ein Meideverhalten aufgrund der Brücke sind ebenfalls nicht ersichtlich.

Was den Vorwurf der Intransparenz wegen des fehlenden Zugangs zur Internetdatenbank des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) „FFH-VP-Info“ angeht, so ist dieses Portal inzwischen freigeschaltet. Ungeachtet dessen lassen sich die Erwägungen in der ergänzend eingeholten Unterlage zur Barrierewirkung der geplanten Brückenbauwerke auch ohne Kenntnis des Inhalts dieser Datenbank erschließen, da es sich bei „FFH-VP-info“ lediglich um eine Sekundärquelle handelt und in der Untersuchung alle einschlägigen Primärquellen angege- ben sind.

Die Kritik an dem vorgesehenen Monitoring verfängt ebenfalls nicht. Die Maßnahmen M 8.5 und M 8.7 werden im Maßnahmenblatt S 51 detailliert beschrieben. Handlungsbedarf besteht danach dann, wenn naturschutzfachlich wider Erwarten ein über das allgemeine Lebensrisiko hinausgehendes Tötungsrisiko festgestellt wird. Dass dies eine wertende Betrachtung erfordert, ist unschädlich und liegt in der Natur jedes Monitorings. Die Angabe einer bestimmten Anzahl beobachteter Kollisionsfälle als Eingangsschwelle für das Eingreifen der Pflicht zu weitergehenden Schutzmaßnahmen ist insoweit nicht sachgerecht. Des Weiteren lässt sich erst dann ausarbeiten, welche Maßnahmen im Falle der Feststellung eines weitergehenden Handlungsbedarfs genau zu ergreifen sind, wenn bekannt ist, wie genau und in welchem Umfang es zu Kollisionen kommt; die detaillierte Maßnahmenplanung baut auf dem Ergebnis der Bestandserhebungen des Risikomanagements auf<sup>107</sup>. Da nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten ist, dass es überhaupt zu tatbestandsauslösenden Kollisionen kommt, war es nicht angezeigt, schon jetzt weitergehende Maßnahmen vorzusehen.

Schließlich beanstanden die Einwender die Methodik der Fledermausuntersuchungen. Leitstrukturen wie die am nördlichen Rand des Waldes „Im Finkenherd“ hin zu der offenen Ackerfläche seien nicht erfasst worden. Des Weiteren sei die Analogisierung der drei telemetrierten Arten auf die anderen neun Fledermausarten fachlich nicht begründbar und widerspreche dem wissenschaftlichen Kenntnisstand. Auch gebe es keine Aussagen zu den saisonal unterschiedlichen Aktivitäten der Fledermäuse. Fernerhin wird kritisiert, dass die geplanten Fledermausschutzzäune nicht hinreichend wirksam seien. Die Fledermausschutzzäune ragten aufgrund der Neigung der Straße letztlich nur 1,9 bzw. 1,4 m über der Asphaltdecke heraus.

Auch diese Einwendungen waren zurückzuweisen. Zur Begründung kann nach oben (2.2.4.1.5.5) verwiesen werden. Eine Analogisierung aus den drei telemetrierten Arten auf die anderen festgestellten Arten erfolgte nicht. Die Bewertung aller nachgewiesenen Arten wurde vielmehr artspezifisch durchgeführt.

## 2.4.2 Private

Darüber hinaus haben sich sechs Einwender aus dem Ausgangsverfahren an dem Planergänzungs- und –änderungsverfahren beteiligt und Einwendungen erhoben. Sie wiederholen teilweise die Einwände aus dem Ausgangsverfahren. Des Weiteren wird von ihnen der Trenneffekt durch die „landschaftsfremden“ Bauwerke gerügt, die hier ergänzend zum Schutz von Fledermäusen vorgesehen werden, sowie der Umstand, dass hierzu keine Untersuchungen vorgenommen worden seien. Auch sei nicht geprüft worden, welche Wirkungen die zusätzliche Landschaftssperre auf die übrige Fauna habe. Womöglich sei mit einer

---

107 Vgl. VGH Bad.-Württ., Ur. v. 07.08.2009 – 5 S 2348/08, juris, Rn. 91.



Verdrängung in Siedlungsgebiete zu rechnen. Weiterhin wird bemängelt, dass die geplanten Fledermausschutzzäune Lärmprobleme aufgrund Windeinflusses verursachten und zusätzliche Grundeingriffe bedingten. Außerdem seien die Schutzmaßnahmen am Verkehrskreuz Lachtehausen für die Fledermäuse lückenhaft. Schließlich wird angemerkt, dass der Faunistische Fachbeitrag sich nicht hinreichend mit den betroffenen Rastvögeln beschäftigte.

Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Soweit es sich bloß um die Wiederholung bereits im Ausgangsverfahren Vorgebrachten handelt, sei auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 verwiesen. Im Übrigen erfordern die hier ergänzend zum Schutz von Fledermäusen vorgesehenen Maßnahmen keinen zusätzlichen Grunderwerb (siehe Unterlagen 10 zum Grunderwerb). Die geänderte Planung erzeugt auch keine zusätzlichen Landschaftssperren insbesondere für Wildtiere. Eine undurchdringliche Bepflanzung des kompletten Fahrbahnrandes ist nicht vorgesehen. Wegen der von der Straße ausgehenden Störbelastung ist es auch nicht wahrscheinlich, dass sich die zum Fledermausschutz geplanten Anpflanzungen zu attraktiven Deckungs-, Nahrungs- und Fortpflanzungsstätten des Wildes entwickeln werden.

Die hier gegenständlichen Änderungen sind nicht verkehrslärmrelevant. Zusätzliche Lärmbelastungen gehen auch von den Fledermausschutzzäunen nicht aus. Eine Beeinträchtigung durch Windgeräusche ist insoweit nicht zu befürchten; die Zäune werden eine ausreichende Maschenweite aufweisen. Hinsichtlich der angeführten Landschaftsbeeinträchtigung sei nach oben (2.2.3.2.3) verwiesen. Gleiches gilt in Bezug auf die Kritik an dem vom Vorhabenträger vorgesehenen Fledermausschutzkonzept (hierzu unter 2.2.4.1.5.5) und der Rastvogelerfassung (hierzu unter 2.2.4.1.5.2).



## **3 Rechtsbehelfsbelehrung**

### **3.1 Klage**

Gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs.4 Satz 3 VwVfG gilt dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl. S. 367), zuletzt geändert durch VO vom 15.10.2014 (Nds. GVBl. S. 284-286), erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten u. a. für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Nr.3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

### **3.2 Sofortige Vollziehbarkeit**

Gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG hat eine Anfechtungsklage gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss über diese Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (§ 1 und Anlage zum FStrAbG) keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO an das oben genannte Gericht, die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage anzuordnen, kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).



## **4 Hinweise**

### **4.1 Hinweis zur Auslegung**

Dieser Änderungsplanfeststellungsbeschluss sowie die unter Ziffer 1.2 dieses Beschlusses aufgeführten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Celle zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die oben genannten Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Adersheimer Straße 17, 38304 Wolfenbüttel oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Verden, Bürgermeister-Münchmeyer-Straße 10, 27283 Verden – möglichst nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin – während der Dienststunden eingesehen werden.

### **4.2 Außerkrafttreten**

Der Planfeststellungsbeschluss vom 30.11.2011 in Gestalt dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht (§ 17c Nr. 4 FStrG).

### **4.3 Berichtigungen**

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde solche Unrichtigkeiten zu berichtigen, ohne dass es hierzu der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

### **4.4 Sonstige Hinweise**

#### **4.4.1 Bodenfunde**

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten weitere ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen sowie auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.



#### **4.4.2 Baumaschinen und Baulärm**

Die in der Bauausführung verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Vorschriften zum Baulärm (32. BImSchV) gewährleisten.

#### **4.5 Verwendete Abkürzungen**

Die Bedeutung der in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergibt sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage

von Stülpnagel





## Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
a. A.	anderer Auffassung
a. E.	am Ende
a. F.	alte Fassung
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
Aufl.	Auflage
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
Bad-Württ.	Baden-Württemberg
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauNVO	Baunutzungsverordnung
Bay	Bayrisch
BBauBl.	Bundesbaublatt
Beschl.	Beschluss
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BI-Bbg	Berlin-Brandenburg
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städtebau
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Amtliche Entscheidungssammlung des Bundesverwaltungsgerichts
BW	Baden-Württembergisch
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EG	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
et al.	et alii (und andere)
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EurUP	Zeitschrift für Europäisches Umwelt- und Planungsrecht
FFH	Flora Fauna Habitat
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
Fn.	Fußnote



FStrAbG	Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GD	Generaldirektion
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Hess	Hessisch
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
insb.	insbesondere
IRP	Investitionsrahmenplan
i. V. m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
KG	Kammergericht
Komm.	Kommentar
KrW-/AbfG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LKV	Landes- und Kommunalverwaltung
Losebl.	Loseblattsammlung
MBI	Ministerialblatt
MLuS	Merkblatt über die Luftverunreinigungen an Straßen
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
Nds	Niedersächsisch
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NordÖR	Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland
NRW	Nordrhein-Westfalen
NuL	Naturschutz und Landschaftsplanung
NuR	Natur und Recht
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht – Rechtsprechungsreport
OPA	offenporiger Asphalt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Rh.-Pf.	Rheinland-Pfalz



RL	Richtlinie
RLS	Richtlinie für Lärmschutz an Straßen
Rn.	Randnummer(n)
ROG	Raumordnungsgesetz
S.	Seite(n)
S-H	Schleswig-Holstein
Slg.	Sammlung des Europäischen Gerichtshofs
StVO	Straßenverkehrsordnung
Tab.	Tabelle
Thür	Thüringisch
UAbs.	Unterabsatz
UFP	Umweltmedizin in Forschung und Praxis
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
Urt.	Urteil
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVP-RL	Umweltverträglichkeitsprüfungs-Richtlinie
v.	von/vom
VBl.	Verwaltungsblätter
VBIBW	Verwaltungsblätter für Baden-Württemberg
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VRL	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WuA	Zeitschrift für Wasser und Abfall
Ziff.	Ziffer
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht