



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

**für den 6-streifigen Ausbau der BAB 7 von AS Bad
Fallingbostel bis AD Walsrode von km 87,545 bis km
95,580 in den Gemarkungen Fallingbostel, Hartem,
Bockhorn, Krelingen und Westenholz**

04.08.2015

3323-31027- 05/12



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis		Seite
	Inhaltsverzeichnis Seite	2
1	Verfügender Teil	6
1.1	Planfeststellung	6
1.1.1	Feststellung.....	6
1.1.2	Planunterlagen.....	6
1.1.2.1	Festgestellte Planunterlagen.....	6
1.1.2.2	Nachrichtliche Unterlagen.....	8
1.1.3	Inhalts- und Nebenbestimmungen	10
1.1.3.1	Vorbehalte	10
1.1.3.1.1	Allgemeiner Vorbehalt	10
1.1.3.1.2	Entscheidungsvorbehalt	11
1.1.3.2	Auflagen	11
1.1.3.2.1	Bauausführung.....	11
1.1.3.2.2	Herstellungskontrolle, Kontrollbericht.....	11
1.1.3.2.3	Abfallwirtschaft / Bodenaushub	11
1.1.3.2.4	Gewässerschutz.....	11
1.1.3.3	Lärmimmissionen	12
1.1.3.3.1	Straßenoberfläche	12
1.1.3.3.2	Baulärm	12
1.1.3.4	Naturschutz.....	12
1.1.3.4.1	Vegetationsschutz.....	12
1.1.3.4.2	Gehölzschutz	12
1.1.3.4.3	Ökologische Baubegleitung.....	12
1.1.3.4.4	Beweissicherungsverfahren am Gewässer Krelinger Bach	13
1.1.3.5	Änderungen	13
1.1.3.5.1	Vergleichende Gegenüberstellung der Eingriffe.....	13
1.1.4	Zusagen	13
1.1.4.1	Naturschutz.....	13
1.2	Weitere Entscheidungen	14
1.2.1	Wasserrecht.....	14
1.2.1.1	Einleitungserlaubnis	14
1.2.1.2	Inhalts- und Nebenbestimmungen der Erlaubnis sowie der Genehmigungen.....	14
1.2.1.2.1	Allgemeines.....	14
1.2.1.2.2	Einleitungsmengen	15
1.2.1.3	Erlaubnisbedingungen, –auflagen und Hinweise.....	15
1.2.1.3.1	Betrieb und Unterhaltung.....	15
1.2.1.3.2	Hinweise	15
1.2.1.3.3	Anzeigepflichten.....	16
1.2.2	Waldrecht	16
1.2.3	Naturschutz.....	16
1.3	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	16
1.4	Hinweise	16
1.4.1	Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen.....	16
1.4.2	Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband Böhme (UHV).....	16
1.4.3	Abstimmung mit der E.ON Avacon AG	17
1.4.4	Abstimmung mit der Deutschen Telekom Technik GmbH	17
1.4.5	Abstimmung mit der Colt Technology Services GmbH.....	17
1.4.6	Abstimmung mit der Fa. EWE Netz GmbH	17
1.4.7	Abstimmung mit der PLEdoc GmbH.....	17



1.4.8	Abstimmung mit den Stadtwerken Böhmetal GmbH.....	17
1.4.9	Abstimmung mit der Wehrbereichsverwaltung (jetzt Landeskommando Niedersachsen VerklInfra)	17
1.4.10	Bodenfunde.....	18
1.4.11	Berücksichtigung der RiStWag.....	18
2	Begründender Teil	18
2.1	Sachverhalt.....	18
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens	18
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	18
2.2	Rechtliche Bewertung	19
2.2.1	Formalrechtliche Würdigung.....	19
2.2.1.1	Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens	19
2.2.1.2	Zuständigkeit.....	20
2.2.1.3	Verfahren.....	20
2.2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	20
2.2.2.1	Allgemeines	20
2.2.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG.....	21
2.2.2.2.1	Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt.....	21
2.2.2.2.1.1	Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik	21
2.2.2.2.1.2	Beschreibung der Schutzgüter	22
2.2.2.2.1.2.1	Mensch.....	22
2.2.2.2.1.2.2	Tiere und Pflanzen	22
2.2.2.2.1.2.3	Boden	23
2.2.2.2.1.2.4	Wasser	24
2.2.2.2.1.2.5	Klima / Luft.....	24
2.2.2.2.1.2.6	Landschaft	24
2.2.2.2.1.2.7	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	25
2.2.2.2.1.3	Beschreibung der Umweltauswirkungen	25
2.2.2.2.1.3.1	Schutzgut Mensch	25
2.2.2.2.1.3.2	Schutzgut Pflanzen.....	25
2.2.2.2.1.3.3	Schutzgut Tiere.....	26
2.2.2.2.1.3.4	Schutzgut Boden	27
2.2.2.2.1.3.5	Schutzgut Wasser.....	28
2.2.2.2.1.3.6	Schutzgut Klima / Luft.....	28
2.2.2.2.1.3.7	Schutzgut Landschaft	28
2.2.2.2.1.3.8	Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter	29
2.2.2.2.1.3.9	Wechselwirkungen	29
2.2.2.2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	29
2.2.2.2.2.1	Auswirkungen auf den Menschen	30
2.2.2.2.2.2	Auswirkungen auf Tiere.....	31
2.2.2.2.2.3	Auswirkungen auf Pflanzen.....	32
2.2.2.2.2.4	Auswirkungen auf den Boden	32
2.2.2.2.2.5	Auswirkungen auf das Wasser	32
2.2.2.2.2.6	Auswirkungen auf das Klima	33
2.2.2.2.2.7	Auswirkungen auf die Luft	33
2.2.2.2.2.8	Auswirkungen auf die Landschaft	33
2.2.2.2.2.9	Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter	34
2.2.2.2.2.10	Medienübergreifende Gesamtbewertung	34
2.2.3	Materiell-rechtliche Würdigung	34
2.2.3.1	Planrechtfertigung	34
2.2.3.2	Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz	35
2.2.3.3	Abschnittsbildung	37
2.2.3.4	Variantenprüfung.....	38



2.2.3.5	Immissionen.....	40
2.2.3.5.1	Trennungsgebot.....	40
2.2.3.5.2	Verkehrslärm.....	40
2.2.3.5.2.1	Immissionsgrenzwerte.....	41
2.2.3.5.2.2	Gebietsnutzungen.....	42
2.2.3.5.2.3	Schallberechnung.....	43
2.2.3.5.2.4	Aktiver Schallschutz.....	44
2.2.3.5.2.5	Passiver Schallschutz.....	48
2.2.3.5.2.6	Lärmschutz im Außenbereich.....	48
2.2.3.5.3	Luftschadstoffe.....	48
2.2.3.6	Natur und Landschaft.....	51
2.2.3.6.1	Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft.....	51
2.2.3.6.2.1	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	53
2.2.3.6.2.2	Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen.....	54
2.2.3.6.2.3	Herstellungskontrolle, Bericht.....	54
2.2.3.6.2.4	Ersatzgeld.....	54
2.2.3.7	Besonders geschützte nationale Gebiete.....	54
2.2.3.7.1	Naturschutzgebiete und Natura 2000-Gebiete.....	54
2.2.3.7.2	Landschaftsschutzgebiete.....	54
2.2.3.7.3	Flächen nach § 30 BNatSchG bzw. § 24 NAGBNatSchG.....	55
2.2.3.7.4	Artenschutz.....	55
2.2.3.7.4.1	Bestandserfassung.....	55
2.2.3.7.4.2	Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot in Bezug auf Tiere.....	56
2.2.3.7.4.3	Störungsverbot.....	56
2.2.3.7.4.4	Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot.....	57
2.2.3.7.4.5	Zusammenfassung.....	58
2.2.3.8	Waldumwandlung nach § 8 NWaldLG.....	58
2.2.3.9	Wasser.....	58
2.2.3.10	Abfall, Boden.....	60
2.2.3.11	Eigentum.....	60
2.2.3.12	Landwirtschaft.....	60
2.2.3.13	Gesamtergebnis der Abwägung.....	61
2.3	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	62
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen.....	62
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	63
2.4.1.1	Stadt Bad Fallingb.	63
2.4.1.2	Stadt Walsrode.....	63
2.4.1.3	Gemeindefreier Bezirk Osterheide.....	65
2.4.1.4	Landkreis Heidekreis.....	66
2.4.1.5	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen – Regionaldirektion Hannover (LGLN) –Kampfmittelbeseitigungsdienst-.....	66
2.4.1.6	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Verden – (NLWKN).....	67
2.4.1.7	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.....	68
2.4.1.8	Unterhaltungsverband Böhme in Walsrode (UHV).....	68
2.4.1.9	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen.....	69
2.4.1.10	Niedersächsisches Forstamt Sellhorn.....	69
2.4.1.11	Wehrbereichsverwaltung Nord, jetzt Landeskommmando Niedersachsen VerklInfra.....	70
2.4.1.12	PLEdoc GmbH.....	70
2.4.1.13	E.ON Avacon AG.....	70
2.4.1.14	E.ON Netz GmbH.....	70
2.4.1.15	ExxonMobil Production Deutschland GmbH.....	70
2.4.1.16	Gasunie Deutschland Service GmbH.....	70
2.4.1.17	Deutsche Telekom Technik GmbH.....	70



2.4.1.18 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH.....	70
2.4.1.19 Colt Technology Services GmbH	70
2.4.1.20 Toll Collect GmbH	71
2.4.1.21 Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg	71
2.4.1.22 EWE Netz GmbH	71
2.4.1.23 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	71
2.4.2 Einwendungen	71
2.4.2.1 Einwender E 1.....	71
2.4.2.2 Einwender E 2 und E 2a	72
2.4.2.3 Einwender E 3.....	74
2.4.2.4 Einwender E 4.....	74
2.4.2.5 Einwender E 5.....	74
2.4.2.6 Einwender E 6.....	75
2.4.2.7 Einwender E 7.....	76
2.4.2.8 Einwender E 8.....	77
3 Rechtsbehelfsbelehrung	78
4 Hinweise	79
4.1 Hinweis zur Auslegung	79
4.2 Außerkrafttreten.....	79
4.3 Berichtigungen.....	79
4.4 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis	79
5. Anhang / Abkürzungsverzeichnis.....	80



1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 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 Nr. 1.1.2.1 aufgeführten Unterlagen bestehende Plan nach Maßgabe der Vorbehalte, Inhalts- und Nebenbestimmungen sowie Zusagen unter Ziff. 1.1.3 und 1.1.4 festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen¹

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
3	Übersichtslagepläne von km 86,0 bis 99,0 vom 25.07.2012, wobei das Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	18-20	1 : 5.000
4	Übersichtshöhenpläne vom 25.07.2012 - RiFa Hannover, wobei das Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird - RiFa Hamburg, wobei das Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	18 – 20 18 – 20	1 : 5.000/500 1 : 5.000/500
5	Lageplan von km 87,0 bis km 96,0 vom 25.07.2012, wobei die Blätter Nr. 91 – 95 durch die Deckblätter vom 16.04.2013 ersetzt werden	88 - 96	1 : 1.000
6	Höhenpläne vom 25.07.2012 - RiFa Hannover, wobei das Blatt Nr. 93 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird - RiFa Hamburg, wobei das Blatt Nr. 93 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	88 - 96 88 - 96	1 : 1.000/100 1 : 1.000/100
7 7.2	Immissionstechnische Untersuchungen - Lagepläne vom 25.07.2012	1 - 5	1 : 1.000

1 Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.



9	Landschaftspflegerische Maßnahmen - Legende Maßnahmenübersichtsplan vom 25.07.2012	18 - 20	1 : 5.000 1 : 5.000
9.1	- Maßnahmenübersichtspläne vom 25.07.2012, wobei Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird		
9.2	- Legende Maßnahmenplan - Maßnahmenpläne, wobei die Blätter Nr. 91 - 95 durch die Deckblätter vom 16.04.2013 ersetzt werden	88 – 96 1 - 2	1 : 1.000 1 : 1.000
9.3	- Maßnahmenübersicht, wobei das Blatt Nr. 2 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	1 – 36	
9.4	- Maßnahmenblätter, wobei die Blätter Nr. 14, 15, 20, 24-26, 29 und 31 durch die Deckblätter vom 16.04.2013 ersetzt werden - Vergleichende Gegenüberstellung, ersetzt durch die Deckblätter vom 16.04.2013	1 - 3	
10	Grunderwerb		
10.1	- Grunderwerbsplänen vom 25.07.2012, wobei Blatt Nr. 93 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	88 - 96 1 - 16	1 : 1.000 -
10.2	- Grunderwerbsverzeichnis vom 24.07.2012, wobei das Blatt Nr. 12 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird		
11	Regelungsverzeichnis vom 25.07.2012, wobei Blatt Nr. 5 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	1 - 6	-
17	Immissionstechnische Untersuchung vom 25.07.2012		
17.2	- Emissionspegel		
17.2.2A	- Beurteilungspegel - Krelingen		
17.2.2B	- Beurteilungspegel - Bockhorn		
17.2.2C	- Beurteilungspegel - Britisches Militärgelände		
17.2.2D	- Beurteilungspegel – GE-Gebiet in Bad Fallingbostel		



18	Wassertechnische Untersuchung		
18.2	Berechnungsunterlagen		
18.2.1	Niederschlagshöhen und –spenden nach KOSTRA-DWD 2000	1 – 2	
18.2.2	Auflistung Entwässerungsabschnitte Rifa Hamburg und Hannover	1 – 2	
18.2.3	Ermittlung Abflussmengen nach SCS-Verfahren	1 – 3	
18.2.4	Ermittlung der Abflussmengen	1 – 17	
18.2.5.0	Zusammenstellung der mittleren Muldenabmessungen	1	
18.2.5.1	Dimensionierung Versickerungsmulde nach Arbeitsblatt DWA-A 138 und Bemessung Versickerungsbecken im Näherungsverfahren nach Arbeitsblatt DWA-A 138	1 – 60	
18.2.6	Bewertungsverfahren nach DWA-M 153	1 – 2	
18.2.7	Alternative Bemessung Versickerungsbecken in Anlehnung an Arbeitsblatt DWA-A 138	1 – 2	
18.2.8	Nachweis Druckabfluss DN 300	1	
18.2.9	Dimensionierung Versickerungsmulde nach Arbeitsblatt DWA-A 138	1 – 6	
18.2.9	Bemessung Versickerungsbecken im Näherungsverfahren nach Arbeitsblatt DWA-A 138	1 – 2	
18.2.10	Streichwehr nach Poleni	1	
18.2.11	Abflussberechnung mit der Maning-Strickler-Formel	1	
18.2.12	Nachweis Drosselblende, Ablauf RBB / Versickerungsbecken	1 - 2	
18.2.13	Fließschema Nachweis Versickerungsbecken	1	
18.2.14	Ergebnisbericht erwin 4.03	1 - 12	
18.2.15	Ganglinien zum Niederschlagsereignis 5.6.1979	1	
18.3	Zusammenstellung Einleitungen in Gewässer	1	
18.4	Übersichtslageplan Vermessung Rietbach	1	1 : 5.000
18.4.2	Ermittlung Abflussmengen Rietbach nach dem modifizierten SCS-Verfahren	1	
18.4.4	Querprofilardarstellung Rietbach Planungszustand	1 – 72	
18.4.5	Berechnungsergebnisse Rietbach für HQ 10	1 – 3	
18.4.6	Berechnungsergebnisse Rietbach für MHQ	1 – 3	

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen²

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Anzahl Seiten/ Pläne	Maßstab
-------------------	---------------------------	----------------------	---------

² Diese Unterlagen bedürfen nicht der Planfeststellung



0	Merkblatt	1-5	
1	Erläuterungsbericht vom 25.07.2012, wobei die Seiten 36, 58-60, 62, 71 durch die Deckblätter vom 16.04.2013 ersetzt werden	1-73	
2	Übersichtskarte vom 06.06.2012 Übersichtskarte km 87,5 bis 95,5 vom 25.07.2012	1 2	1 : 200.000 1 : 25.000
7 7.1	Lärmschutzmaßnahmen Übersichtslageplan vom 25.07.2012		1 : 10.000
8 8.1 8.2 8.3 8.4	Entwässerungsmaßnahmen vom 25.07.2012 - Übersichtskarte mit Einzugsgebieten - Lageplan Versickerbecken mit Absatzvorbecken - Schnitt Versickerbecken - Regelzeichnung straßenbegleitende Sickermulde	1 1 1 1	1 : 25.000 1 : 500 1 : 100/50 1 : 50
14 14.1 14.2	Straßenquerschnitt vom 25.07.2012 - Bestimmung der Bauklassen - Regelquerschnitte	1 1	1 : 50
17 17.1 17.2.3 17.3	Immissionstechnische Untersuchung vom 25.07.2012 - Erläuterungsbericht - Kosten-Nutzen-Betrachtung Lärmschutzwand - Luftschadstofftechnische Untersuchung	1-18 1-9 1-51	
18 18.1 18.4 18.4.3	Wassertechnische Untersuchung vom 25.07.2012 Erläuterungsbericht Übersichtslageplan Vermessung „Rietbach“ Längsschnitt „Rietbach“	1-21 1 1 - 3	1 : 5.000 1:2.000/1:50
19 19.1	Umweltfachliche Untersuchung - Umweltverträglichkeitsstudie vom Juli 2012, wobei das Tabellenverzeichnis und die Seiten 7-8, 67-68, 86 durch die Deckblätter vom 16.04.2013 ersetzt werden - Karte 1 „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“, wobei das Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	1-102 18-20	1 : 5.000



19.2	- Karte 1 „Legende“	18-20	1 : 5.000
	- Karte 2 „Mensch, Boden, Wasser, Landschaft u.a.“		1 : 5.000
	- Karte 2 „Legende“ ersetzt durch das Deckblatt vom 16.04.2013		1 : 5.000
	- Karte 3 „Raumwiderstand“	1 : 10.000	
19.3	- Landschaftspflegerischer Begleitplan, wobei die Seiten 15, 19, 22-28, 30, 32-36, 38 durch die Deckblätter vom 16.04.2013 ersetzt werden	1-38	
	- Karte 4 „Bestands- und Konfliktplan“, wobei das Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	18-20	1 : 5.000
	- Karte 4 „Legende“		1 : 5.000
	- Artenschutzbeitrag	1-89	
22	- Karte 5 „Artenschutz“, wobei das Blatt Nr. 19 durch das Deckblatt vom 16.04.2013 ersetzt wird	18-20	1 : 5.000
	- Karte 5 „Legende“		1 : 5.000
22	Nachweis der Verkehrsqualität mit Berechnungen und Skizzen	1-27	-

Hinweis zu Planänderungen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch den Träger des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

Wesentlicher Inhalt der Planänderungen ist u.a. die Änderung der Unterführung Krelinger Bach/Fahrenholzer Bach, die Anlage eines Wirtschaftsweges im Bereich der Unterführung, die Anpassung des Schutzzaunes im Bereich der Baustelleneinrichtungen sowie die Anpassung einzelner Kompensationsmaßnahmen im Zuge der Planänderung.

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen und Änderungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

Sie sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

1.1.3.1 Vorbehalte

1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG³ bleibt hiervon unberührt.

³ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung



1.1.3.1.2 Entscheidungsvorbehalt

Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines Beteiligten.

1.1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.1.3.2.1 Bauausführung

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, den Bau nach dem Stand der Technik auszuführen; die einschlägigen technischen Regelwerke sind zu beachten und insbesondere baubedingte Fahrbahnverschmutzungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

1.1.3.2.2 Herstellungskontrolle, Kontrollbericht

Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss aller Maßnahmen einen Bericht über die Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen.

1.1.3.2.3 Abfallwirtschaft / Bodenaushub

Es sind Regelungen mit den beteiligten Baufirmen zur ordnungsgemäßen Entsorgung von Bodenaushub, der nicht im Bereich der Baumaßnahme verbleibt, zu treffen. Im Streckenabschnitt von Bau-km 88,800 bis 93,700 befindet sich im Unterbau eine stark PAK-haltige Zwischenschicht und im weiteren Verlauf bis km 94,5 eine PAK-haltige Teervermörtelung. PAK (Polycyclische aromatische Wasserstoffe) -haltige Aufbruchstoffe aus der Fahrbahn sind nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Entsorgungsnachweise sind auf Verlangen der Bodenschutzbehörde vorzulegen. Die Transportbestimmungen sind zu beachten.

Zum Schutz des Grundwassers (insbesondere im Wasserschutzgebiet Düşhorer Heide) ist der Wiedereinbau von PAK-haltigen Baustoffen im Wasserschutzgebiet, unabhängig von der Bauweise, nicht zulässig.

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten ist im Bereich der BAB-Unterführung bei ca. km 90,98 eine Überprüfung dahingehend vorzunehmen, ob im Boden Reste von Treibladungspulver vorhanden sind. Die untere Bodenschutzbehörde des Landkreises Heidekreis und der staatliche Kampfmittelbeseitigungsdienst sind einzubinden.

Unvermeidbare Abfälle, wie z. B. Verpackungsmaterial, Bauschutt und Baustellenabfälle, sind einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zuzuführen und zu diesem Zweck nach § 9 KrWG von ihrer Entstehung an voneinander und von anderen Abfällen getrennt zu halten, soweit dies für ihre Verwertung erforderlich ist. Nicht verwertbare Abfälle sind gemeinwohlverträglich zu beseitigen.

1.1.3.2.4 Gewässerschutz

Es ist sicherzustellen, dass keine Baumaterialien (z. B. Zement, Beton, Farbe, Asphalt etc.) von der Baustelle, den Baufahrzeugen oder aus Vorratsbehältern in die Gewässer bzw. in das Grundwasser gelangen können.



Die neu zu errichtenden Durchlässe sind auf den hydraulisch erforderlichen Querschnitt zu bemessen. Die ökologische Durchgängigkeit, Unterhaltung und der ordnungsgemäße Wasserabfluss der Gewässer darf durch die Kreuzungsbauwerke nicht beeinträchtigt werden. Die Ausführung der Bauwerke ist frühzeitig bei der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Heidekreis) anzuzeigen und mit dieser abzustimmen, um auch während der Bauphase den ordnungsgemäßen Wasserabfluss sicherzustellen und überwachen zu können.

Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustandes der oberirdischen Gewässer ist zu vermeiden (§ 27 WHG). Im Bereich der Einläufe in oberirdische Gewässer ist das Einlaufbauwerk so zu gestalten, dass der Abfluss strömungsgünstig einbindet und am Gewässer keinen Schaden verursacht. Die Nutzung und Verlegung ist mit den Eigentümern und Unterhaltungspflichtigen frühzeitig abzustimmen.

Der Vorhabenträger hat dem Gewässerunterhaltungspflichtigen die Kosten des Mehraufwandes (einschließlich der Kosten für die Ermittlung des Mehraufwandes) zu erstatten, soweit durch das Bauvorhaben in seiner Bau- und Betriebsphase nachweislich erhöhte Aufwendungen bei der Gewässerunterhaltung entstehen.

1.1.3.3 Lärmimmissionen

1.1.3.3.1 Straßenoberfläche

Die Straßenoberfläche der Autobahntrasse ist nach dem jeweiligen Stand der Technik so herzustellen und zu erhalten, dass dauerhaft eine Lärminderung von mindestens -2,0 dB(A) sichergestellt ist.

1.1.3.3.2 Baulärm

Für den Baustellenbetrieb sind die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der 32. BImSchV (Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung) zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) unter Ziffer 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Lärmimmissionen sind so weit wie möglich zu vermeiden.

1.1.3.4 Naturschutz

1.1.3.4.1 Vegetationsschutz

Bei den Bauarbeiten sind die in DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die in RAS LP 4 „Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ vorgesehenen Schutzmaßnahmen vorzunehmen.

1.1.3.4.2 Gehölzschutz

Die Rodung von Gehölzen im Baubereich und die Baufeldfreiräumung sind nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar zulässig.

1.1.3.4.3 Ökologische Baubegleitung

Es wird eine ökologische Bauüberwachung unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde angeordnet.

Die Verantwortlichen für die ökologische Baubegleitung sind rechtzeitig vor Umsetzung der Maßnahme bei der Unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Heidekreis) anzuzeigen.



1.1.3.4.4 Beweissicherungsverfahren am Gewässer Krelinger Bach

Baubegleitend wird ein Beweissicherungsverfahren zur Erfassung möglicher Beeinträchtigungen durchgeführt (Untersuchung des Makrozoobenthos, EKS-Arten). Sollten die Untersuchungen auf Beeinträchtigungen hinweisen, werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz Maßnahmen ergriffen, die geeignet sind die ermittelten Beeinträchtigungen zu korrigieren.

1.1.3.5 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.1.3.5.1 Vergleichende Gegenüberstellung der Eingriffe

In der vergleichenden Gegenüberstellung der Eingriffe im LBP (Unterlage 19.2, Tabelle 8, Seite 35 und 36) ist die Zuordnung zu den Bezugsräumen zu ändern. In der Überschrift zum Bezugsraum 2: Waldlandschaft (nördlicher Planungsabschnitt) ist das Wort „nördlicher“ durch das Wort „südlicher“ zu ändern. Auf die Deckblätter vom 16.04.2013 wird verwiesen.

1.1.4 Zusagen

Die seitens des Vorhabenträgers - auch in Erwidierungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde und im Erörterungstermin - abgegebenen Zusagen sind einzuhalten.

1.1.4.1 Naturschutz

Der Vorhabenträger sagt folgendes zu:

Zur Umsetzung der Maßnahme 6 V ist die rechtzeitige Information und Trassenbegehung, unter Hinzuziehung eines fachkundigen Spezialisten, zu gewährleisten. Die Vorhabensträgerin wird sich diesbezüglich rechtzeitig mit dem Ameisenschutzbeauftragten des Landkreises Heidekreis (Herrn Jörg Beck DAEZ, Wiedinger Weg 23, 29614 Soltau, Tel.: 051919274774, Mail: j.beck@ameisenzentrum.de) in Verbindung setzen.

Die Artenliste zur Maßnahme 9 A wird entsprechend der Forderung des Landkreises Heidekreis angepasst. Der Spitzahorn (*Acer platanoides*) ist nicht zu verwenden. Als Alternative kommt die Traubeneiche in Betracht (*Quercus petraea*).

Die gelegentliche Entnahme (alle 10 Jahre) größerer Gehölze im Rahmen der Straßenunterhaltung ist zur Schaffung des Zielbiotops HCT (RA, BT) kritisch zu sehen. Die Entwicklung und Pflege sollte in den ersten 5 Jahren jährlich erfolgen und ggf. weitere Maßnahmen zur Entwicklungsunterstützung vorsehen, wie z.B. Entkusselungsmaßnahmen und das Plaggen der Fläche.

Im Rahmen des Landschaftspflegerischen Ausführungsplanes wird ein Pflegekonzept für die Heideflächen entwickelt und an den jeweiligen Zustand des Heidebestandes angepasst.

Das Maßnahmenkonzept wird dahingehend konkretisiert, dass in den ersten drei Jahren zur Aushagerung eine 2-malige Mahd pro Jahr vorgesehen wird, wobei die 1. Mahd zum 15.06. und die 2. Mahd bis Ende August erfolgen sollen. Das Mähgut wird abtransportiert. An die



Aushagerungszeit anschließend wird die Pflegeintensität reduziert, die 1. Mahd bzw. die Beweidung beginnen erst nach dem 15. Juli.

1.2 Weitere Entscheidungen

1.2.1 Wasserrecht

1.2.1.1 Einleitungserlaubnis

Der Vorhabenträgerin wird im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde (§ 19 WHG) die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der BAB A 7, Bau-km 87+545 bis Bau-km 95+580 in die nachfolgend aufgeführten Gewässer erteilt:

Nr. der Einleitungsstelle	Bau-km (mit Zusatz der Himmelsrichtung)	Rechtswert/ Hochwert (GK-Koordinaten auf 10 m genau)	Bezeichnung des Gewässers mit Ordnungseinteilung	Gemarkung Flur Flurstück	Einleitungsmenge (n=1) vorhanden geplant l/s
1	88+590 westlich	R: 3546500 H: 5857500	Rietbach Gewässer III. Ordnung	Gemarkung Fallingbostel Flur 9 Flurstück 60/1	44
Versickerungsbecken	88+620 westlich	R : 3546520 H :5857440	Grundwasserleiter	Gemarkung Fallingbostel Flur 9 Flurstück 35/1 und 34/1 sowie Flur 8 Flurstück 162/3	10
	88+510 westlich	R : 3546640 H : 5857500			
Versickerungsbereich BAB	95+580 südwestlich	R : 3547230 H : 5858200	Grundwasserleiter	-	470
	87+545 nordöstlich	R : 3545360 H : 5850580			

1.2.1.2 Inhalts- und Nebenbestimmungen der Erlaubnis sowie der Genehmigungen

1.2.1.2.1 Allgemeines

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und NWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und – Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.



1.2.1.2.2 Einleitungsmengen

Die in der vorstehenden Tabelle angegebenen Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.

1.2.1.3 Erlaubnisbedingungen, –auflagen und Hinweise

Die nachfolgend im Einzelnen aufgeführten wasserrechtlichen Hinweise und Nebenbestimmungen des Landkreises Heidekreis sind zu beachten.

1.2.1.3.1 Betrieb und Unterhaltung

Sämtliche bauliche Anlagen zur Entsorgung bzw. Behandlung des anfallenden Niederschlagswassers einschließlich aller Einbauten (Versickerungsmulden, Absetzbecken, kombiniertes Versickerungs-/Regenrückhaltebecken) sind ordnungsgemäß zu betreiben, zu überwachen und ständig in betriebs- und verkehrssicherem Zustand zu erhalten. Der Erlaubnisinhaber ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich.

In die Vorflut bzw. den Untergrund dürfen keine Wasser gefährdenden Stoffe (z.B. Leichtflüssigkeiten, Chemikalien, Gifte usw.) sowie Schmutzwasser eingeleitet werden.

Bei der Herstellung der Versickerungsmulden bzw. des Versickerungsbeckens ist zu beachten, dass im benetzten Bereich eine mindestens 20 cm dicke Oberbodenschicht (Mutterboden) verbleibt bzw. angedeckt wird. Nach Profilierung sind die Anlagen mit Graseinsaat zu versehen. Das erforderliche Speichervolumen der Versickerungsmulden bzw. des Versickerungsbeckens darf sich durch die Oberbodenandekung nicht vermindern.

Die Befestigung des Entwässerungsgrabens im kombinierten Versickerungs- / Regenrückhaltebecken hat mit Betonsohlschalen zu erfolgen, um eine Versickerung des Basisabflusses zu unterbinden.

Die geplanten Notüberläufe der Versickerungsmulden mit Ableitung auf benachbarte Grundstücke (nicht im Eigentum des Antragstellers) sind mit den betroffenen Grundstückseigentümern abzuklären.

Die Unterführung des Krelinger Baches (BW 24088) ist anhand einer detaillierten Schnittzeichnung (mit Darstellung des vollständig vermassten und höhenmäßig erfassten Gewässerprofils einschl. der Bermen bis zu den Widerlagern) darzustellen, indem sowohl der Bestand als auch die Neuplanung gegenübergestellt wird. Sowohl eine Einengung des Gewässerprofils als auch eine höhenmäßige Verschiebung der vorhandenen Gewässersohle macht eine hydraulische Neubemessung (für MQ und HQ100) erforderlich. Die Schnittzeichnung ist der Unteren Wasserbehörde zur Zustimmung vorzulegen.

Der Antragsteller hat darzulegen, wie die technische Ausführung (Material, Abmessungen) der Sohldichtung des Absetzbeckens erfolgt.

1.2.1.3.2 Hinweise

Die Rechte und Ansprüche Dritter werden durch diese Erlaubnis nicht berührt.

Die zuständige Behörde kann gemäß § 13 WHG durch zusätzliche Nebenbestimmungen weitergehende Anforderungen an die Beschaffenheit des eingeleiteten Wassers stellen, um nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften auszugleichen.

Die zuständige Wasserbehörde ist gemäß § 101 WHG befugt, eine behördliche Überwachung der Anlagen vorzunehmen. Der Erlaubnisinhaber trägt die Kosten der Überwachung.



1.2.1.3.3 Anzeigepflichten

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

1.2.2 Waldrecht

Für die Umwandlung von Wald in einem Umfang von 9,50 ha erfolgt eine Genehmigung nach § 8 Abs. 1 NWaldLG. Im vorliegenden Fall dient die Waldumwandlung den Belangen der Allgemeinheit nach § 8 Abs. 3 NWaldLG, weil ohne diese Umwandlung der sechsstreifige Ausbau der A 7 nicht möglich wäre. Dieser Belang überwiegt gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der Schutz-, Erholungs- und Nutzfunktion des Waldes. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird verwiesen. Die Waldumwandlung wird mit der Auflage einer Ersatzaufforstung genehmigt (§ 8 Abs. 4 NWaldLG). Als Ersatzaufforstung wird die in der Unterlage 9.3 dokumentierte Maßnahme 13 A realisiert.

1.2.3 Naturschutz

Nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung LSG-SFA 015 „Krelinger Heide“ i. V. m. § 67 BNatSchG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Befreiung von den Verboten der Verordnung erteilt. Die Voraussetzungen des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen vor.

Vom Verbot der erheblichen Beeinträchtigung geschützter Biotope nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. § 24 NAGBNatSchG wird eine Ausnahme gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt. Die Voraussetzungen liegen vor, da die Beeinträchtigungen durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen vollumfänglich ausgeglichen werden können.

1.3 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entsprochen wurde.

1.4 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.4.1 Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen

Die in dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) enthaltenen Kostenregelungen bezüglich der Ver- und Entsorgungsleitungen haben keine rechtsbegründende Wirkung. Die darin angesprochenen Einzelfragen sowie die Fragen der Baudurchführung und der Kostentragung sind, soweit sie einer Regelung bedürfen, in Form von gesonderten Vereinbarungen zu klären.

1.4.2 Abstimmung mit dem Unterhaltungsverband Böhme (UHV)

Die Vorhabenträgerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem UHV Böhme abzustimmen. Sofern ein möglicher Unterhaltungsmehraufwand des Gewässers Krelinger Bach nachge-



wiesen wird, wird dieser innerhalb einer Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Unterhaltungsverband geregelt. Die Anmerkungen bezüglich der Einbindung des Bauwerkes an den Grabeneinschnitt werden beachtet.

1.4.3 Abstimmung mit der E.ON Avacon AG

Die Vorhabensträgerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.ON Avacon AG, Betrieb Nienburg in Verbindung zu setzen, um die exakte Lage der im Baubereich liegenden Kabel zu ermitteln und die erforderlichen Schutzmaßnahmen abzustimmen.

1.4.4 Abstimmung mit der Deutschen Telekom Technik GmbH

Für das Vorhaben ist im Hinblick auf die betroffenen Telekommunikationslinien ein Bauablaufzeitenplan aufzustellen und mit der Deutschen Telekom GmbH abzustimmen. Für die Durchführung evtl. Sicherungs-, Verlegungsmaßnahmen benötigt die Telekom eine Vorlaufzeit von 6 Monaten.

1.4.5 Abstimmung mit der Colt Technology Services GmbH

Die Vorhabensträgerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der Colt GmbH in Verbindung zu setzen, um die exakte Lage der im Baubereich liegenden Leitungen zu ermitteln und die erforderlichen Anpassungsarbeiten / Schutzmaßnahmen abzustimmen. Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze und Bodenaushübe sind außerhalb der Leitungstrasse anzulegen, die Colt-Anlagen müssen jederzeit zugänglich bleiben. Die Schutzanweisung ist zu beachten.

1.4.6 Abstimmung mit der Fa. EWE Netz GmbH

Die Vorhabensträgerin hat sich im Hinblick auf die Erkundungs- und Sicherungspflicht rechtzeitig vor Baubeginn mit der Fa. EWE Netz GmbH – Zeichenbüro Sottrum - in Verbindung zu setzen, um die aktuellen Planunterlagen anzufordern und diese bei der Aufstellung der Ausführungsunterlagen zu berücksichtigen.

1.4.7 Abstimmung mit der PLEdoc GmbH

Sollte sich der Gestaltungsbereich bzw. das Projekt erweitern oder verlagern oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen wesentlich überschreiten, hat die Vorhabensträgerin die PLEdoc GmbH zu beteiligen.

1.4.8 Abstimmung mit den Stadtwerken Böhmetal GmbH

Die Vorhabenträgerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den Stadtwerken in Verbindung zu setzen, um die genaue Lage des im Baubereich liegenden Erdkabels zu ermitteln und die erforderlichen Anpassungsarbeiten / Schutzmaßnahmen abzustimmen.

1.4.9 Abstimmung mit der Wehrbereichsverwaltung (jetzt Landeskommmando Niedersachsen VerklInfra)

Die Vorhabenträgerin wird sich mit der WBV abstimmen, sofern eine Umwidmung militärisch genutzter Flächen für die Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen erforderlich wird.



1.4.10 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u.a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen der Unteren Denkmalschutzbehörde (Landkreis Heidekreis) unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.4.11 Berücksichtigung der RiStWag

Im Wasserschutzgebiet Düşorner Heide sind bei der Bauausführung die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag), in der jeweils gültigen Fassung, zu beachten,

2 Begründender Teil

Rechtsgrundlage der Planfeststellung ist § 17 FStrG in Verbindung mit den Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts (VwVfG, NVwVfG).

Die beantragte Maßnahme kann festgestellt werden, da von ihr keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Antrag umfasst den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn 7 (BAB 7) im Abschnitt 3 vom km 87,545 nördlich der Anschlussstelle (AS) Bad Fallingbostel bis zum km 95,580 im Anschluss der BAB 27 im Autobahndreieck (AD) Walsrode in einer Länge von 8,035 km. Daneben sind die Anpassung aller erforderlichen verkehrlichen Anlagen wie Ein- und Ausfahrten, Brücken, Durchlässe, Entwässerungsanlagen, Leitungen und Lärmschutzanlagen enthalten.

Im Zuge des Ausbaus wird zugleich vor allem der Hauptfahrstreifen der Richtungsfahrbahn Hannover aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes erneuert. Das Überführungsbauwerk der B 209 in der AS Bad Fallingbostel und die Überführungsbauwerke der Verbindungsrampen der BAB 27 im AD Walsrode sind für einen 6-streifigen Querschnitt bereits ausreichend dimensioniert und bleiben unverändert. Die Brückenbauwerke über vier unterführte Straßen sowie das überschüttete Bauwerk über den „Krelinger /Fahrenholzer Bach“ werden im Hinblick auf den schlechten Bauzustand nicht verbreitert sondern im Zuge der Maßnahme erneuert.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Antragstellerin hat am 26.07.2012 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung



vom 17.09.2012 bis einschließlich 16.10.2012 bei den Städten Bad Fallingbostal und Walsrode sowie dem Gemeindefreien Bezirk Osterheide zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich ausgelegt. In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 30.10.2012 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG).

Durch die ortsübliche Bekanntmachung erfolgte die Benachrichtigung der nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstiger Vereinigungen. Ihnen wurde ebenfalls Gelegenheit gegeben, bis zum 30.10.2012 zum Plan Stellung zu nehmen. Ausdrücklich wies die Bekanntmachung darauf hin, dass Einwendungen und Stellungnahmen von Vereinigungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind.

Parallel beteiligte die Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange.

Im Laufe des Anhörungsverfahrens wurde eine Planänderung erforderlich, sie umfasst die Änderung des Bauwerkes BW 24088 (Unterführung Krelinger/Fahrenholzer Bach), die Anlage eines Wirtschaftsweges mit einer Winkelstützwand in diesem Bereich, die Anpassung des Schutzzaunes im Bereich der Baustelleneinrichtungen, sowie die Anpassung einzelner Kompensationsmaßnahmen.

Der geänderte Plan lag vom 04.11.2013 bis 03.12.2013 einschließlich in den Städten Bad Fallingbostal und Walsrode sowie dem Gemeindefreien Bezirk Osterheide zur allgemeinen Einsichtnahme öffentlich aus. Zeit und Ort der Auslegung sind nach den vorliegenden amtlichen Bescheinigungen ortsüblich bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 17.12.2013 einschließlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren.

Nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Termins und Benachrichtigung der Betroffenen wurden die abgegebenen Stellungnahmen und die erhobenen Einwendungen am 20.05.2014 im Ratssaal der Stadt Walsrode erörtert. Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme beinhaltet den 6-streifigen Ausbau der BAB 7 und bedarf daher gemäß § 17 FStrG einer Planfeststellung. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des VwVfG nach Maßgabe der §§ 17a bis 17f FStrG. Die Maßgaben gelten für die Regelungen Niedersachsens zur Planfeststellung in § 5 NVwVfG entsprechend (vgl. § 17 Sätze 3 und 4 FStrG).

2.2.1.2 Zuständigkeit

Gemäß § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i.V.m. dem Gesetz zur Umsetzung der Verwaltungsmodernisierung im Geschäftsbereich des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 05.11.2004⁴ und Ziff. 1 Buchst. c und d des Runderlasses des MW vom 22.12.2004⁵ ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowohl Anhörungs- als auch Planfeststellungsbehörde bei Planfeststellungen nach § 17 FStrG (Neubau und Änderungen von Bundesautobahnen). Intern obliegen diese Aufgaben dem Dezernat 33 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

Vorhabenträgerin in diesem Verfahren ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, regionaler Geschäftsbereich Verden. Zuständige Straßenbaubehörde für Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist gem. Nr. 1 I des RdErl. MW vom 22.12.2004 die NLStBV.

2.2.1.3 Verfahren

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf einem ordnungsgemäßen Verfahren. Die Öffentlichkeit, 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.

2.2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.2.2.1 Allgemeines

Für das Vorhaben ist gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG i.V.m. §§ 2 und 3 sowie §§ 3a bis 3f UVPG i. V. m. Ziff. 14 Anlage 1 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Eine Veröffentlichung sowie die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i. V. m. § 73 Abs. 3 VwVfG.

Die Darstellungen in den Planungsunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.1) sind für die Beurteilung der Auswirkung auf die Umwelt geeignet. Auf Grundlage dieser Unterlagen ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkung gemäß § 11 UVPG erarbeitet worden, wobei die Unterlagen der Vorhabenträgerin einer kritischen Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen wurden. Nach § 11 S. 4 UVPG kann die zusammenfassende Darstellung in der Begründung der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens erfolgen. Die zusammenfassende Darstellung erfolgt mit diesem Planfeststellungsbeschluss, weil zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens im vollen Umfang zeitnah berücksichtigt werden können und - nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand - eine vollständige Erfassung der Umweltauswirkungen aktuell möglich ist. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erfolgte auf der Grundlage dieser zusammenfassenden Darstellung und ist ein fester Bestandteil der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens gemäß § 12 UVPG.

4 Nds.GVBl. S. 406.

5 Nds.MBl. 2004 Nr. 41 S. 879; zuletzt geändert durch VwV v. 14.07.2009, Nds.MBl. Nr. 30 S. 685.

Nach § 1 UVPG ist es Zweck des Gesetzes, aus Gründen der wirksamen Umweltvorsorge die Auswirkungen auf die Umwelt nach einheitlichen Grundsätzen frühzeitig und umfassend zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten sowie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei der Entscheidung über die Zulässigkeit zu berücksichtigen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 2 UVPG kein eigenständiges Verfahren, sondern ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Sie befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf bestimmte Schutzgüter:

1. Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
3. Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
4. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung besteht aus einer zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG und der Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG. Die Bewertung findet bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze Berücksichtigung.

2.2.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen, § 11 UVPG

2.2.2.2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Die Wirkfaktoren des Vorhabens lassen sich durch einen Vergleich des Ist-Zustands mit dem zu prognostizierenden Plan-Zustand ermitteln.

Es wird zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden. Baubedingte Auswirkungen bestehen in der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme, der Bodenverdichtung durch den Baubetrieb, den Emissionen von Schadstoffen im Rahmen des Baustellenverkehrs und der Materiallagerung, dem Baulärm und den Störungen durch anwesende Menschen und den Baustellenverkehr. Anlagebedingte Auswirkungen bestehen in Form einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch die neuen Anlagen und deren visuelle Wirkung. Betriebsbedingte Auswirkungen bestehen in Form von Lärm- und Lichtemissionen, Emissionen von Abgasen, Erschütterungen und optisch wahrnehmbaren Bewegungen durch den Verkehr und im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten.

Potenziell betroffen von den vorhabensbedingten Auswirkungen sind sämtliche Umweltschutzgüter. Der Mensch ist durch die Beeinträchtigung der Erholungseignung des Raumes und der Wohnfunktion betroffen. Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt können durch den Verlust oder die Schädigung von Individuen und Lebensräumen sowie durch Störwirkungen betroffen sein. Die Funktion des Bodens kann durch Versiegelung, Verdichtung, Umlagerung oder Anreicherung mit Schadstoffen beeinträchtigt werden. Die Wasserqualität und Gewässerstrukturen können beeinträchtigt, die Grundwasserneubildungsrate reduziert und der Hochwasserabfluss beeinflusst werden. Mikroklimatisch kann es Veränderungen geben und die Luftqualität kann beeinträchtigt werden. Kultur- und sonstige Sachgüter können zerstört oder beschädigt werden.

2.2.2.2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraums und der Untersuchungsmethodik

Das UVPG unterwirft bestimmte Vorhaben der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Art und Umfang der Erfassungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild wurden im Scopingtermin am 21.04.2010 abgestimmt und in der Mitteilung des voraussichtlichen Untersuchungsrahmens vom 11.05.2010 festgelegt. Die Bestandserfassung und –bewertung des

Schutzgutes Mensch umfasst neben dem 100 m „Regel-Untersuchungskorridor“ die angrenzenden Siedlungsflächen in Krelingen, Bockhorn, Bad Fallingbostel und Oerbke. Für das Schutzgut Tiere erfolgte die Erfassung in einem 200 m breiten Untersuchungskorridor beidseits der BAB 7. Für die übrigen Schutzgüter beträgt die Breite des Untersuchungsgebietes 100 m, im Bereich des Landschaftsschutzgebietes „Krelinger Heide“ 200 m.

Der im Rahmen einer Antragskonferenz am 21.04.2010 besprochene Untersuchungsrahmen umfasst für das Schutzgut Mensch eine Auswertung der vorhandenen Regionalen Raumordnungsprogramme und Bauleitpläne sowie die Erstellung von Lärm- und Schadstoffgutachten. Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erfolgten Kartierungen der Biotoptypen und der gefährdeten Farn- und Blütenpflanzen jeweils in der Vegetationsperiode 2010, der Schalen- und Raubwildvorkommen, der Waldameise sowie die Erfassung besonders geschützter Biotope und Landschaftsbestandteile, die Bestandsaufnahme der Brutvögel, Fledermäuse, Libellen, Heuschrecken und Reptilien, die Auswertung von Zufallsfunden der Artengruppe Schmetterlinge und Amphibien sowie die Darstellung der Lebensraumtypen des Anhanges I der FFH-Richtlinie. Die Bestandserhebungen zur Fauna und Flora sowie zu den Biotoptypen erfolgten im Jahr 2010. Hinsichtlich der Artengruppen Fledermäuse, Brutvögel, Reptilien, Heuschrecken und Libellen wurden als Ergänzung die Ergebnisse der 2008 erfolgten Untersuchung zum Ausbau der PWC-Anlage Wolfsgrund einbezogen.

Zum Schutzgut Landschaft erfolgte eine Erfassung der wesentlichen Landschaftsbildelemente durch Geländebegehung sowie eine Auswertung vorhandener Unterlagen. Zu den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima, Luft sowie Kultur- und Sachgüter wurden vorhandene Daten ausgewertet und die Ergebnisse der Baugrunduntersuchung sowie Biotoptypenkartierung interpretiert.

2.2.2.2.1.2 Beschreibung der Schutzgüter

Im Einzelnen stellen sich die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Schutzgüter im Untersuchungsraum im Ist-Zustand wie folgt dar:

2.2.2.2.1.2.1 Mensch

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustands des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum. Krelingen und Bockhorn, als Siedlungsbereiche mit überwiegender Wohnnutzung, die als Dorfgebiete oder Mischgebiete zu charakterisieren sind, weisen eine sehr hohe Bedeutung für das Wohnen auf. Sonstige Gebiete mit Bedeutung für das Wohnen sind in Oerbke und in Teilbereichen von Krelingen und Bockhorn zu finden. In Bad Fallingbostel existieren im Einwirkungsbereich der BAB 7 ausschließlich Gewerbe- und Industriegebiete sowie ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Autobahnmeisterei“.

Im Untersuchungsgebiet sind weder Einrichtungen für eine intensive Erholungsnutzung oder für bestimmte Sportarten noch ausgewiesene Rad- und Wanderwege vorhanden. Für die landschaftsbezogenen Erholung ist die südlich von Krelingen am Autobahndreieck Walsrode gelegene sog. Krelinger Heide zu nennen. Die etwa 15 ha große Heidefläche wird von Erholungssuchenden für Spaziergänge genutzt. Gemäß regionalem Raumordnungsprogramm ist das Landschaftsschutzgebiet Krelinger Heide Vorsorgegebiet für Erholung.

2.2.2.2.1.2.2 Tiere und Pflanzen

Der Bestand an Tieren und Pflanzen im Untersuchungsraum ist aufgrund zahlreicher Untersuchungen sehr gut bekannt (vgl. Unterlage 19):

Es wurden 10 Fledermausarten (Zwergfledermaus, Flughörnchen, Großfledermaus, Breitflügelfledermaus, Großer Abendsegler, Große und Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Wasser-

fledermaus sowie Braunes Langohr) nachgewiesen. Die Unterführung wird als Flugstraße zur Querung der Autobahn von strukturgebunden fliegenden Fledermäusen intensiv genutzt und es kommt zu intensiven Jagdaktivitäten entlang des Krelinger Baches und angrenzenden Gehölzen beidseits der Autobahn.

Im 200 m Korridor wurden insgesamt 54 Brutvogelarten festgestellt, davon 5 gefährdete Arten gem. RL Niedersachsen: Neuntöter, Heidelerche (Heideflächen und Magerrasen), Feldlerche (Ackerfluren), Grünspecht und Kleinspecht (Laubmischwälder südl. AS Fallingbostal), 9 Arten der Vorwarnliste (u.a. Trauerschnäpper, Waldkauz, Waldlaubensänger) sowie 2 streng geschützte Arten: Sperber (Horstplatz im Fichtenbestand am Krelinger Bach) und Habicht (Horstplatz im Kiefernwald am AD Walsrode). Daneben konnten Vorkommen zahlreicher Nahrungsgäste mit z.T. hohem Gefährdungs- bzw. Schutzstatus (u.a. Schwarzstorch und Braunkehlchen) nachgewiesen werden.

Im Krelinger Bach als Libellenlebensraum mit hoher Bedeutung wurden 10 Libellenarten nachgewiesen (5 bodenständige Arten sowie 5 Arten als Nahrung suchende Gäste). 4 Arten gelten als gefährdet oder stehen auf der Vorwarnliste. Wertgebende Art ist die Grüne Flussjungfer gem. Anhang II/IV FFH-Richtlinie.

Der Grasfrosch und die Erdkröte als nicht gefährdete Amphibienarten konnten im Krelinger Bach festgestellt werden.

Von den auf 7 Probeflächen insgesamt festgestellten 13 Heuschreckenarten, sind 5 im Bestand gefährdet bzw. stark gefährdet (Feldgrille, Warzenbeißer, Kleiner Heidegrashüpfer, Rotleibiger Grashüpfer und Heidegrashüpfer). 2 Probeflächen (magere Grasfluren) sind als Heuschreckenlebensraum mit sehr hoher Bedeutung einzustufen, 3 Flächen als Lebensraum mit hoher Bedeutung.

Als Reptilienarten konnten die Waldeidechse und die Blindschleiche nachgewiesen werden, die Kreuzotter wurde knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes festgestellt.

Auf der Ostseite der BAB 7 befinden sich im Gebiet des Truppenübungsplatzes Eichen-Mischwälder auf lehmigem frischem Sandboden. Im Untersuchungsgebiet sind daneben strukturarme Kiefernbestände und kleinflächig Douglasien-, Lärchen- oder Fichtenforste anzutreffen. Bei Bockhorn wird die offene Feldflur von großen Ackerschlägen beherrscht. Innerhalb der Feldflur und im Randbereich der BAB finden sich Eichen dominierte Gehölzbestände, Baumhecken und naturnahes Felsgehölz. Östlich der BAB 7 sind vereinzelt Ackerschläge sowie nicht mehr bewirtschaftete Flächen vorhanden. Der Planungsabschnitt ist arm an Gewässern, bis auf den Krelinger Bach im mittleren Abschnitt. Der Bach weist einen mäandrierenden Verlauf und einen natürlichen Gehölzsaum aus Erlen auf. Auf den ursprünglich offenen Niederungsflächen des Baches westlich der BAB 7 sind junge und mittelalte Fichtenaufforstungen, an der Kante zur Bachniederung alte totholzreiche Eichenbestände zu finden. Östlich der BAB 7 treten bachbegleitend Eichen-Mischwälder auf. Nordwestlich des AD Walsrode liegt eine geprägte Zwergstrauchheide umgeben von geschlossenen Kiefernforsten. In den Innenflächen und an den Rändern des AD Walsrode befinden sich mit Gehölzen durchsetzte Sandheiden.

2.2.2.2.1.2.3 Boden

Der Bestand wurde anhand der Bodenübersichtskarte 1:50.000, Informationen des Nieders. Bodeninformationssystems NIBIS, Ingenieurgeologischen Streckengutachten sowie Historischen Karten ermittelt. Im nördlichen Bereich des Ausbauabschnittes sind vorrangig Pseudogley-Braunerden, kleinflächig auch Pseudogley-Podsole anzutreffen, somit Böden mit überwiegend allgemeiner Bedeutung. Südwestlich der ehemaligen Siedlung Deil, heute zum Truppenübungsplatz Bergen-Hohne gehörend, war ursprünglich Wald mit naturnahem Baumbestand vorhanden, diesen historischen Waldstandorten kommt als naturnahen Böden

besondere Bedeutung zu. Im schmalen Niederungsbereich des Krelinger Baches sind Podsol-Gleye anzutreffen. Im Süden des Ausbauabschnittes treten vorherrschend Podsole auf, ebenfalls Böden mit besonderer Bedeutung. Eine Vorbelastung der Böden im Untersuchungsgebiet ist vor allem durch Versiegelung (Verkehrsflächen) und verkehrsbedingte Schadstoffeinträge gegeben.

2.2.2.2.1.2.4 Wasser

Der Bestand erfassung und -bewertung lagen Informationen des Nieders. Bodeninformati-
onssystems NIBIS, des Kartendienstes des Nieders. Ministeriums für Umwelt und Klima-
schutz, des NLWKN sowie das Ingenieurgeologische Streckengutachten zugrunde.

Für das Untersuchungsgebiet ist ein überwiegend mehrstöckiger, lokal auch ungegliederter
Lockergesteinsaquifer kennzeichnend. Die Lockergesteine bieten aufgrund ihrer Mächtigkeit
und Durchlässigkeit gute Entnahmebedingungen für Grundwasser. Im Süden des Gebietes
wird Grundwasser durch das Wasserwerk Düshorn des „Wasserversorgungsverbandes
Landkreis Fallingb.ostel“ entnommen. Das Untersuchungsgebiet ist sehr gewässerarm. Das
einzige die BAB 7 querende Fließgewässer ist der Krelinger Bach. Daneben existieren Ent-
wässerungsgräben, die Richtung Rietbach (Bad Fallingb.ostel) entwässern. Der Krelinger
Bach gehört zu den kiesgeprägten Tieflandbächen, das Sohlsubstrat besteht aus Kies und
Steinen mit unterschiedlich hohen Lehm- und Sandanteilen. Wesentliche Vorbelastung des
Schutzgutes Wasser ist die stoffliche Belastung des Rietbaches im Norden des Ausbauab-
schnittes durch die Einleitung von ungereinigtem Straßenablaufwasser sowie die stoffliche
Belastung des Grundwassers. Eine wesentliche Vorbelastung für den Krelinger Bach stellt
die Zerschneidung durch die BAB 7 dar, das bestehende Querungsbauwerk mit befestigter
Sohle behindert die ökologische Durchgängigkeit des Gewässers. Des Weiteren bedeuten
vorhandene Fichtenaufforstungen am südwestlichen Ufer des Gewässers eine Vorbelastung.
Das Schutzpotenzial der Grundwasserabdeckung ist aufgrund der großen Flurabstände
überwiegend hoch. Im Bereich des AD Walsrode und in der schmalen Niederung des Krelinger
Baches besteht aufgrund geringer Flurabstände (< 5 m) nur ein geringes Schutzpotenzi-
al.

2.2.2.2.1.2.5 Klima / Luft

Das Geländeklima wird im Wesentlichen von der Autobahn beeinflusst und lässt aufgrund
der versiegelten Flächen und dem Kfz-Verkehr, höhere Temperaturen und Temperatur-
schwankungen erwarten. Die klimaökologische Bedeutung ist wegen der Schadstoffkonzent-
ration der Luft und der Versiegelung als gering anzusehen. Die Waldflächen stellen Frischluf-
tentstehungsgebiete dar, besitzen jedoch für die belasteten Siedlungsbereiche keine biokli-
matische Ausgleichsfunktion.

2.2.2.2.1.2.6 Landschaft

Weite Teile des Untersuchungsgebietes gehören zur Landschaftseinheit „Waldlandschaft der
welligen Geest“. Durch die flächige Bewaldung tritt die wellige Geländeausformung des Ge-
bietes kaum in Erscheinung und hat eine mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild. Im Um-
feld des AD Walsrode befinden sich zwei Heidegebiete, denen eine hohe Bedeutung zu-
kommt. Die Landschaft um Bockhorn öffnet sich beidseitig der BAB, aufgrund der ackerbau-
lichen Prägung ist die Bedeutung als gering anzusehen. Die BAB 7 bewirkt eine technische
Überprägung und Zerschneidung des Landschafts- und Erholungsraumes. Das Landschafts-
erleben wird durch die Lärmbelastung des Kfz-Verkehrs, die Barrierewirkung der Autobahn
und die fehlende Zugänglichkeit weiter Teilflächen im Osten stark eingeschränkt.

2.2.2.2.1.2.7 Kultur- und sonstige Sachgüter

Kulturgüter sind Zeugnisse menschlichen Handelns ideeller, geistiger und materieller Art. Innerhalb des Untersuchungsgebietes existieren zwei Hügelgräberfelder. Baudenkmale sind nicht vorhanden. Die Krelinger Heide stellt eine historische Kulturlandschaft besonderer Ausprägung dar.

2.2.2.2.1.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Zur Ermittlung der Auswirkungen von Straßenbaumaßnahmen auf die einzelnen Schutzgüter ist sowohl in der Umweltverträglichkeitsstudie als auch im landschaftspflegerischen Begleitplan unterschieden worden zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen.

2.2.2.2.1.3.1 Schutzgut Mensch

Die Ortschaften Bockhorn und Krelingen dienen nahezu ausschließlich dem Wohnen. Den Siedlungsflächen einschließlich ihrer innerörtlichen Grünflächen kommt daher überwiegend eine sehr hohe Bedeutung zu. Die vorhandenen Mischgebiete im Außenbereich weisen eine hohe, die Gewerbe- und Industriegebiete bzw. das Sondergebiet „Autobahnmeisterei“ eine mittlere bzw. geringe Bedeutung auf. Wesentliche Vorbelastung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion und die Erholungsnutzung ist der Lärm der BAB 7. Die Verkehrsprognose für 2025 zeigt, dass die Ausbaumaßnahme lediglich zu einer geringen Erhöhung des Verkehrs führt. Die zu erwartende Zusatzbelastung durch Schadstoffimmissionen ist als irrelevant einzustufen. Hinsichtlich der Lärmsituation wird sich mit dem Ausbau eine geringfügige Verbesserung einstellen, aufgrund der Verbesserung der Fahrbahnoberfläche. Die vorgesehen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen tragen zur Behebung der bestehenden Grenzwertüberschreitungen in der Nacht bei.

Erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauphase durch temporäre Geräuschimmissionen (Baumaschinen und Baustellenverkehr) sind im Hinblick auf die hohe Verkehrsbelastung der BAB 7 und der daraus resultierenden Vorbelastung nicht zu erwarten.

2.2.2.2.1.3.2 Schutzgut Pflanzen

Während der Bauphase kann es zu Beeinträchtigungen angrenzender Biotope (insbesondere Wald, magere Grasfluren) durch Baumaschinen oder der Ablagerung von Baumaterialien kommen. In und am Baufeld stehende Einzelbäume sind durch Abgrabungen und Aufschüttungen im Wurzelbereich gefährdet. Erhebliche Beeinträchtigungen sind unter Berücksichtigung der vorgesehen Schutzeinrichtungen nicht zu erwarten.

Die südlich von Bad Fallingbostel beidseitig dicht an die bestehende Trasse herantretenden Waldbestände werden randlich angeschnitten, die vorhandenen Waldränder und Saumstrukturen überbaut. Für den Bau des Versickerungsbeckens werden flächige Eingriffe in den geschlossenen Kiefern-Waldbestand vorgenommen. Auf der Ostseite der BAB sind überwiegend Eichen-Mischwälder betroffen.

Durch das Vorhaben kommt es in folgendem Umfang zum Verlust von Biotopen folgender Bedeutung:



Anlage- und baubedingte, erhebliche Beeinträchtigungen von Biotopen

Biotopwertstufe	Biotoptypen	Anlagebedingter Verlust von	Baubedingter Verlust von
Besondere Bedeutung (Wertstufe V)	Wälder (WQL, WQT)	0,10 ha	0,35 ha
	Heiden (HCT)	0,35 ha	0,10 ha
	gesamt	0,45 ha	0,45 ha
Besondere bis all-gemeine Bedeutung (Wertstufe IV)	Wälder (WKT, WKF, WRA)	5,35 ha	1,70 ha
	Gehölzbestände (HFB, HFM, HN)	0,55 ha	0,35 ha
	gesamt	5,90 ha	2,10 ha
Allgemeine Bedeutung (Wertstufe III)	Wälder (WZK, WPB, WJL, WZF)	1,40 ha	0,45 ha
	Gebüsche, Gehölzbestände (BRS, HPG, HPS)	0,45 ha	0,10 ha
	Ruderalfluren (UHF, UHM, UHT) Graben (FGZ)	5,95 ha	1,35 ha
	gesamt	7,80 ha	1,90 ha

Außerhalb der geschlossenen Waldbereiche kommt es zum Verlust von Eichen dominierten Gehölzstrukturen (Baum-Hecken), daneben werden typische Biotope der Straßenrandbereiche (Gras- und Staudenfluren, Gräben, straßenbegleitende Gehölzpflanzungen) beansprucht. Im südlichen Planungsabschnitt werden die trassennahen Waldrandstrukturen entlang der BAB nahezu vollständig beseitigt und dadurch die dahinter liegenden Kiefernbestände frei gestellt. Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme führt zum vollständigen Verlust von Biotopfunktionen. Durch die temporäre Flächeninanspruchnahme kommt es zu einem weitest gehenden Verlust von Biotopfunktionen.

2.2.2.2.1.3.3 Schutzgut Tiere

In Bezug auf die Tierwelt ergeben sich folgenden Beeinträchtigungen:

Mit der Errichtung des Brückenbauwerkes über den Krelinger Bach kann es zu Schadstoffeinträgen (Baustoffe, Sediment, Baustellenabwasser) und dadurch zur Beeinträchtigung der Habitat- und Lebensraumfunktion der Fauna des Krelinger Baches kommen. Arten, wie die streng geschützte Grüne Flussjungfer, die in ihrer Larvalentwicklung auf saubere Gewässer mit stabiler Gewässersohle angewiesen sind, können durch Verunreinigungen und Sedimentablagerungen geschädigt werden. Durch die geplanten Schutzmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden.

Fledermäuse:

Für die Fledermäuse ist zurzeit eine gefahrlose Querung der BAB 7 durch die vorhandenen Unterführungen möglich. Sofern diese Querungshilfen während der Bauphase verstellt werden, besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko, speziell für niedrig fliegende Arten.



Im Rahmen der Fledermauskartierung konnten im Baufeld keine Quartiere festgestellt werden, sodass eine Beeinträchtigung von Sommer- oder Winterquartieren bei erforderlichen Baumfällungen weitgehend ausgeschlossen werden können.

Für die Erweiterung der Bauwerke und Baustelleneinrichtungen werden Gehölzbestände an den Unterführungen und Böschungen beseitigt. Die betroffenen Wald- und Gehölzbestände werden von mehreren Arten als Jagdhabitat genutzt. Die anlagenbedingte Beeinträchtigung wird als gering angesehen, da der Verlust kleinflächig erfolgt und die weiteren Jagdaktivitäten über den Krelinger Bach hinaus, auf den Waldflächen weiterhin möglich ist. Mit dem Abriss der Gewölbebrücke am Krelinger Bach geht jedoch vorhandenes Quartierpotenzial für Fledermäuse verloren.

Brutvögel:

Bei einer Baufeldräumung innerhalb der Brutzeit ist mit der Zerstörung von Gelegen und der Tötung von Nestlingen zu rechnen. Gefährdete Arten sind nach der Kartierung 2010 nicht betroffen. Auch anlagebedingt kommt es zu keiner Beeinträchtigung, da die Reviere planungsrelevanter Brutvogelarten des Kiefernwaldes überwiegend in autobahnfernen Waldbereichen liegen. Brutvogelarten im Krelinger Bachtal (u.a. Sperber) werden nicht beeinträchtigt, zwischen den Brutrevieren und dem Eingriff liegt eine Entfernung von über 150 m.

Bei den Brutvögeln des Offenlandes besteht lediglich eine geringe anlagebedingte Beeinträchtigung, die Brutreviere befinden sich in einer Entfernung von 80 bis 100 m zur Autobahn. Daneben weisen die autobahnnahen Flächen aufgrund der verkehrsbedingten Störungen eine geringe Bedeutung für die Arten auf. Es kann zu einer leichten Verlagerung der Brutreviere kommen.

Heuschrecken:

Relevante bau- oder anlagenbedingte Habitatverluste sind nicht zu erwarten, trassennahe Habitats werden bauzeitlich geschützt.

Reptilien:

Bei einer Räumung von bevorzugten Lebensräumen kann es zum Verlust von Individuen kommen.

Amphibien:

Die Laichplätze von Erdkröte und Grasfrosch befinden sich in strömungsarmen Stellen des Krelinger Baches, vereinzelt im Ausbaubereich. Die individuenreichsten Laichplätze sind in trassenferneren (über 30 Meter Entfernung) Bachabschnitten anzutreffen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten, da im Eingriffsbereich eher suboptimale Habitatbedingungen vorherrschen.

Waldameise:

Aufgrund der vorgesehenen Umsiedlung und dem bauzeitlichen Schutz ist keine Beeinträchtigung zu erwarten.

2.2.2.2.1.3.4 Schutzgut Boden

Die mit dem Vorhaben verbundene Versiegelung von Böden (4,35 ha) führt zu einem irreversiblen Verlust der Funktionen des Bodens als Pflanzenstandort, als Lebensraum für Bodenorganismen sowie als Grundwasserspeicher und -filter. Betroffen sind 2,70 ha Böden mit allgemeiner Bedeutung und 1,65 ha Böden mit besonderer Bedeutung (extrem trockene Böden).

Im Bereich der Böschungen, Mulden und des Versickerungsbeckens kommt es durch Abgrabungen und Aufschüttung zu einer Beeinträchtigung der ursprünglichen Bodenstruktur und der Bodenfunktionen. Betroffen sind 5,85 ha Böden mit allgemeiner Bedeutung und 3,40 ha mit besonderer Bedeutung (extrem trockene Böden).

Mit der temporären Inanspruchnahme von Böden können Bodenfunktionen z. B. durch den Eintrag von Fremdstoffen beeinträchtigt werden. Betroffen sind 7,20 ha Böden. Aufgrund der geplanten Rekultivierung und der geringen Verdichtungsempfindlichkeit der sandigen Böden ist eine dauerhafte erhebliche Beeinträchtigung nicht zu erwarten. Als erheblich einzustufen ist dagegen die temporäre Inanspruchnahme von naturnahen Böden im Bereich eines historisch alten Waldstandortes im Umfang von 0,05 ha.

Die Schadstoffbelastung steigt nur gering, eine relevante Zusatzbelastung der Böden ist daher nicht zu erwarten.

2.2.2.2.1.3.5 Schutzgut Wasser

Hinsichtlich des **Grundwassers** stellt sich die Situation wie folgt dar:

Durch die geplante Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers vor Ort sind keine relevanten Verminderungen der Grundwasserneubildung zu erwarten.

Das Unterführungsbauwerk am Krelinger Bach wird aufgeweitet und weist künftig eine Länge von 45,25 m auf. Eine zusätzliche Überbauung / Inanspruchnahme von Gewässerabschnitten erfolgt nicht.

Die sog. „weitere Schutzzone“ des Wasserschutzgebietes „Düshorner Heide“ wird zwischen Bau-km 92+000 und 94+050 von der BAB durchschnitten. Unter Berücksichtigung des Schutzpotenzials der Grundwasserüberdeckung und der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen sind keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten. Mit einer relevanten Zunahme der Schadstoffbelastung ist nicht zu rechnen. Betriebsbedingte Risiken durch Zunahme der stofflichen Belastung des Grundwasserkörpers sind als gering und somit als nicht erheblich einzustufen.

Im Hinblick auf die Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie der zeitlichen Befristung der Baumaßnahme sind keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen am Krelinger Bach zu erwarten. Daneben wird ein Beweissicherungsverfahren die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen.

Hinsichtlich der **Oberflächengewässer** stellt sich die Situation wie folgt dar:

Das zurzeit in den Rietbach direkt eingeleitete Oberflächenwasser wird nach dem Ausbau gesammelt und über ein Absatzbecken mit Tauchwand in ein Versickerungsbecken abgeleitet. Die Einleitung von Niederschlagswasser in den Krelinger Bach ist nicht vorgesehen. Mit der Anbringung von Spritzschutzwänden am Fahrbahnrand wird eine mögliche betriebsbedingte Beeinträchtigung von belastetem Spritzwasser verhindert.

2.2.2.2.1.3.6 Schutzgut Klima / Luft

Aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch die BAB 7 und der eingeschränkten Leistungsfähigkeit sind die zusätzlichen anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Klimas als nicht erheblich anzusehen.

2.2.2.2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Die Beseitigung von kleinflächig straßenbegleitenden Gehölzstrukturen mit Einbindungsfunktion führt zu keiner optischen Beeinträchtigung empfindlicher Strukturen. Der Bau einer Lärmschutzwand vor dem bestehenden Eichen-Mischwald auf der Ostseite der BAB sowie das Aufreißen des geschlossenen Waldbestandes für die Errichtung des Versickerbeckens



stellen eine wahrnehmbare visuelle Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. In den bewaldeten Abschnitten werden die landschaftsprägenden laubholzreichen Waldränder fast vollständig beseitigt, das Erscheinungsbild wird deutlich beeinträchtigt.

2.2.2.2.1.3.8 Schutzgüter Kultur- und sonstige Sachgüter

Archäologische Fundstellen oder denkmalgeschützte Bereiche sind nicht betroffen. Die Krellinger Heide wird durch das Vorhaben nicht berührt. Schutzgüter werden somit nicht beeinträchtigt.

2.2.2.2.1.3.9 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen. Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Besonders bedeutsam sind dabei Bereiche, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabensbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Diese Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge weisen deshalb ein besonderes Konfliktpotenzial auf. Daraus ergeben sich aber keine weiterreichenden Umweltauswirkungen, als sie vorstehend beschrieben wurden, da die Ergebnisse der Wechselwirkungen jeweils den einzelnen Umweltschutzgütern zugeordnet worden sind. Darüber hinausgehende relevante ökologische Wechselwirkungen sind nicht erkennbar.

2.2.2.2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle noch nicht vorgenommen. Durch diese Bündelung der Umweltbelange vor der eigentlichen Abwägung wird verhindert, dass diese Belange in einer atomistischen Betrachtungsweise letztlich nicht mit dem Gewicht zur Geltung kommen, das ihnen in Wahrheit bei einer Gesamtschau gebührt⁶. Die Bewertung nach § 12 UVPG bildet damit gleichsam das Scharnier zwischen der rein verfahrensrechtlichen Umweltverträglichkeitsprüfung und dem materiellen Recht⁷. Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt in den Fällen, in denen es an Standards fehlt, somit als bewertende Darstellung der Umwelt(gesamt)belastungen aus insoweit übergreifender Sicht in einem qualitativ-verbalen Sinne. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

6 BVerwG, Urt. v. 18.11.2004 – 4 CN 11.03 –, BVerwGE 122, 207 (211).

7 Vgl. EuGH, Urt. v. 03.03.2011 – Rs. C-50/09 –, NVwZ 2011, 929 (Rn. 37-41), Kommission/Irland.

2.2.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 in der jeweils gültigen Fassung. Immissionsgrenzwerte, Zielwerte und Alarmschwellen hinsichtlich Luftschadstoffen enthalten die 39. BImSchV zur Umsetzung der EG-Richtlinien über Luftqualitätskriterien und Luftschadstoffe. Hilfsweise können die Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 hinzugezogen bzw. aus sonstigen technischen Regelstandards abgeleitet werden (z. B. aus der VDI-Richtlinie zur Einwirkung von Schwingungen auf den Menschen – VDI 4150 – oder die für Straßenbauvorhaben unmittelbar nicht einschlägige DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau –).

Als nicht umweltverträglich oder risikoreich müsste eine Planung bewertet werden, die über bloß subjektiv empfundene Lästigkeit oder Störungen des Umfeldes hinaus konkrete gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchten ließe. Eine solche Planung wäre möglicherweise nicht zulässig, weil sie gegen das in Art. 2 Abs. 2 GG garantierte Recht auf körperliche Unversehrtheit verstoßen würde, da der Schutz der menschlichen Gesundheit der gesamten Rechtsordnung immanent ist.

Die Zumutbarkeitsschwelle ist nicht generell fachgesetzlich geregelt, sondern – sofern fachgesetzliche Maßstäbe fehlen – konkret im Einzelfall festzulegen (z. B. § 74 Abs. 2 VwVfG, § 906 BGB). Relativ eindeutige Bewertungsmaßstäbe ergeben sich hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrslärms auf den Menschen. Gehörschäden durch die hier zu beurteilende Maßnahme sind aufgrund von Verkehrslärm nicht zu befürchten. Das Vorbeifahren einzelner Fahrzeuge kann zwar zu gewissen Spitzenpegeln führen, der Dauergeräuschpegel überschreitet jedoch auch am Fahrbahnrand nicht die kritische Grenze von 80 dB(A). Die Wirkung von Verkehrsgeräuschen liegt im physischen / physiologischen und psychischen / psychologischen Bereich und äußert sich vor allem durch Störung von Schlaf und Entspannung, der verbalen Kommunikation und Belästigungsreaktionen. Störungen des Allgemeinbefindens durch Verkehrslärm sind also durchaus von einer geringeren Intensität an möglich⁸. Die festgestellte Planung führt aufgrund der angeordneten Lärmschutzmaßnahmen nicht zu Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Die in der 16. BImSchV festgelegten Zumutbarkeitswerte werden eingehalten.

An den wenigen Häusern, wo dies nicht der Fall ist, wird für passiven Lärmschutz Sorge getragen (vgl. die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.2).

Im Hinblick auf Luftschadstoffe kann es bei deren starker Intensität grundsätzlich ebenfalls zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen kommen. Es existieren aber keine genauen wissenschaftlichen Erkenntnisse über Schwellenwerte und das Zusammenwirken verschiedener Faktoren, vor allem keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Eine Gesundheitsschädigung durch Luftverunreinigungen wird angenommen, wenn durch unmittelbare Einwirkung luftverunreinigender Stoffe funktionelle oder morphologische Veränderungen des menschlichen Organismus eingetreten sind, die die natürliche Variationsbreite signifikant überschreiten⁹.

⁸ vgl. im Einzelnen: Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen, 2. Auflage, Kap. 1.2

⁹ (vgl. Speyerer Forschungsberichte Nr. 65, Dr. Udo Steiner, „Die Beschränkung von Luftverunreinigungen an Straßen in der straßenrechtlichen Planfeststellung“, unter Hinweis auf die VDI-Richtlinie 2310)

Die Immissionen durch Schadstoffe liegen im vorliegenden Fall größtenteils unterhalb aller bekannten Richt- und Orientierungswerte (vgl. Unterlage 17.3 des festgestellten Plans sowie die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.3).

Soweit Überschreitungen zu verzeichnen sind, liegt deren prognostische Anzahl im gesetzlich zulässigen Bereich.

Zusammenfassend betrachtet ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Mensch anlage-, bau- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten, da Gesundheitsgefahren nicht bestehen und Zumutbarkeitsschwellen nicht überschritten bzw. durch entsprechende Maßnahmen eingehalten werden.

2.2.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere

Im Untersuchungsgebiet sind keine Europäischen Schutzgebiete (FFH-Gebiete, EU-Vogelschutzgebiete) anzutreffen.

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGBNatSchG), vor allem aus den Anforderungen der §§ 14 ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme im Rahmen der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 19.1) und des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.2).

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen können durch die geplanten Schutzmaßnahmen vermieden werden. Die betriebsbedingten Auswirkungen sowohl durch Lärm als auch durch Luftschadstoffe sind hinsichtlich der Auswirkungen auf die Tierwelt nicht unerheblich. Die Straßenrandbereiche sind als entwertet anzusehen. Aufgrund dieser Beeinträchtigungen ist ein Funktionsverlust in Straßennähe insbesondere für die vorkommende Avifauna anzunehmen. Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Licht werden nicht als erheblich angesehen, da es sich überwiegend um Lichtquellen durch Kraftfahrzeuge handeln wird, so dass nachtaktive Tiere (z. B. Insekten) nicht übermäßig angelockt werden. Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen durch den Abriss der Brücke am Krelinger Bach, der zum Verlust eines Bauwerkes mit vorhandenem Quartierpotential für Fledermäuse führt, sowie geringfügig durch Verlagerung der Brutreviere der Vogelarten des Offenlandes.

Die fachgesetzlich bereits im BNatSchG vorgesehene Erfassung der Eingriffswirkungen sowie deren Bilanzierung und Kompensation hat einen hohen Standard, der eine hinreichend genaue Einschätzung der Umweltauswirkungen und Bewertung unter dem Gesichtspunkt der Umweltvorsorge erlaubt. Hierzu wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.2) verwiesen.

Wie sich aus der fachgesetzlichen Bewertung ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf Tiere z.T. ausgleichbar oder aber ersetzbar. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.6 wird verwiesen. Im Hinblick auf nicht vermeidbare Eingriffe hat die Vorhabenträgerin Maßnahmen vorgesehen, durch die die vom Eingriff betroffenen Werte und Funktionen in gleicher oder ähnlicher Ausprägung wiederhergestellt oder ersetzt werden. Diese Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden unter Ziffer 2.2.3.6.2.2 dieses Beschlusses im Einzelnen dargestellt. Aufgrund der positiven Abwägung nach § 15 BNatSchG und der vorgesehenen, fachlich geeigneten Ersatzmaßnahmen stehen die Beeinträchtigungen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

Im Ergebnis ist die beantragte Baumaßnahme hinsichtlich des Schutzgutes Tiere bau-, anlage- und betriebsbedingt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG zu bewerten.

2.2.2.2.3 Auswirkungen auf Pflanzen

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den Anforderungen des §§ 14ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG abzuleiten. Aussagen über die Empfindlichkeit des betroffenen Raumes ergeben sich auch aus der Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Rahmen der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 19.2).

Vorliegend handelt es sich vor allem um anlagebedingte Vegetationsverluste, die Überbauung von Böschungflächen mit Ruderalstrukturen und den Verlust von straßenbegleitenden Gehölzbeständen sowie (geringfügig) Waldflächen mit den damit einhergehenden Funktionsverlusten dieses Biotoptyps. Betriebsbedingte Einwirkungen auf Pflanzen ergeben sich durch Schadstoffimmissionen im Nahbereich des Fahrbahnrandes.

Zur fachgesetzlichen Eingriffsregelung wird auf die Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.2) verwiesen. Wie sich auch aus der fachgesetzlichen Bewertung ergibt, sind die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen nicht so schwerwiegend, dass nicht ein Ausgleich des Eingriffes möglich wäre. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vor. Die Maßnahme wird daher im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Schutzguts Pflanzen insgesamt als verträglich i. S. d. § 12 UVPG angesehen.

2.2.2.2.4 Auswirkungen auf den Boden

Die anlage- und baubedingten Auswirkungen sind, wie in den Antragsunterlagen bzw. im Verfahren nachvollziehbar dargelegt, aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den Anforderungen des §§ 14ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG zu bewerten.

Diese Auswirkungen führen insbesondere zu einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung sowie zu einer temporären Inanspruchnahme / Beeinträchtigungen im Bereich der Arbeitsstreifen.

Die Beeinträchtigungen werden bereits durch die Auflagen gemäß Ziffer 1.1.3.2.3 (Abfallwirtschaft und Bodenschutz) sowie die beantragte Planung, insbesondere durch die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, größtmöglich minimiert.

Dennoch verbleiben insbesondere anlagebedingt Beeinträchtigungen, vor allem aufgrund der Neu-Versiegelung und dauerhaften Flächeninanspruchnahme, welche allerdings in dem gebotenen Umfang durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Ziffer 2.2.3.6.2.2.1) kompensiert werden.

Betriebsbedingt ist eine relevante Zusatzbelastung des Bodens nicht zu erwarten, die prognostizierte Schadstoffbelastung unterscheidet sich im Vergleich zum heutigen Zeitpunkt nur marginal.

Im Ergebnis ist die Maßnahme auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden als verträglich im Sinne des § 12 UVPG anzusehen.

2.2.2.2.5 Auswirkungen auf das Wasser

Eine erhebliche baubedingte Beeinträchtigung ist am Krelinger Bach aufgrund der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird seitens des NLWKN mittels Beweissicherungsverfahren überprüft, auf Ziffer 1.1.3.4.4 wird verwiesen.



Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, der Eintrag von belastetem Spritzwasser wird durch das Anbringen von Spritzschutzwänden am Fahrbahnrand verhindert. Im Ergebnis ist die Maßnahme im Hinblick auf das Schutzgut Wasser als verträglich im Sinne des § 12 UVPG anzusehen.

2.2.2.2.6 Auswirkungen auf das Klima

Fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe sind aus dem Naturschutzrecht (BNatSchG / NAGB-NatSchG), vor allem aus den Anforderungen des §§ 14ff BNatSchG, ergänzend aus § 5 NAGBNatSchG sowie aus dem BImSchG und den hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen (Wechselwirkungen / Schutzgut Luft) abzuleiten.

Erhebliche Auswirkungen auf das Kleinklima sind nicht zu erwarten. Aufgrund der Vorbelastung sind zusätzliche anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen als nicht erheblich anzusehen.

2.2.2.2.7 Auswirkungen auf die Luft

Im Hinblick auf das Schutzgut Luft sind fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe für den Bau von Straßen nicht vorhanden. Als Orientierungswerte können die Immissionsstandards aus der TA-Luft, der VDI-RL 2310, der 39. BImSchV sowie das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen herangezogen werden. Auch hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 werden Grenzwerte nicht überschritten (vgl. Ziffer 2.2.3.5.3 und Unterlage 17.3 - Luftschadstofftechnische Berechnung).

Da im Rahmen der UVP nur fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe heranzuziehen sind und die Zulassung von Projekten nicht von unverbindlichen Zielvorstellungen zur Reinhaltung der Luft abhängig gemacht werden kann, müssen die Auswirkungen auf das Schutzgut Luft nach gegenwärtigem Erkenntnisstand als hinnehmbar und insgesamt als unbedenklich angesehen werden.

Der betroffene Landschaftsraum wird hinsichtlich der Luftqualität durch die Baumaßnahme nicht nachhaltig beeinflusst. Der teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung, dass im Sinne der Konkretisierung einer wirksameren Umweltvorsorge niedrigere Grenzwerte bzw. ein qualitativ höherwertiger Standard zugrunde zu legen sind (Kühling / Peters: „Die Bewertung der Luftqualität bei Umweltverträglichkeitsprüfungen“, Dortmund 1994) kann nicht gefolgt werden. Das UVPG, das die EG-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Objekten in nationales Recht umsetzt, enthält - wie bereits ausgeführt - keine neuen Umweltstandards oder Bewertungsmaßstäbe (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95).

2.2.2.2.8 Auswirkungen auf die Landschaft

Durch die nahezu vollständige Entfernung der landschaftsprägenden Kulisse aus laubholzreichen eingewachsenen Waldrändern wird das Erscheinungsbild der Landschaft deutlich beeinträchtigt. Landschaftsbildeinheiten mit hoher Bedeutung für das Schutzgut Landschaft erfahren keine visuelle Beeinträchtigung durch das Vorhaben.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen durch die vorliegende Baumaßnahme daher insbesondere durch die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme der landschaftstypischen Randstrukturen für die landschaftliche Einbindung der BAB. Diese negativen Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Ziffer 2.2.3.6.2.2.1) durch die durchgängige Wiederbegrünung der Trasse mit unterschiedlichen Vegetationsstrukturen weitgehend kompensiert. Erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen daher auszuschließen.

Das Vorhaben ist daher insgesamt als verträglich im Sinne des § 12 UVPG zu bewerten.

2.2.2.2.9 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Als fachgesetzliche Bewertungsmaßstäbe kommen das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz, das BImSchG (s. § 1 ... Kultur- und sonstige Sachgüter ...) sowie sachgutbezogene Rechtsnormen (Eigentumsschutz, Nachbarschutz - § 906 BGB) in Frage. Im Bereich des Untersuchungsgebietes existieren zwei Hügelgräberfelder, von denen jedoch keines durch die geplante Trasse beeinträchtigt wird. Archäologische Fundstellen oder denkmalgeschützte Bereiche sind nicht betroffen. Hinsichtlich des Schutzguts „Kultur- und Sachgüter“ erweist sich das Vorhaben als umweltverträglich.

2.2.2.2.10 Medienübergreifende Gesamtbewertung

Anhand der fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die o. g. Schutzgüter. Zwar können während der Bauphase baubedingte nachteilige Wirkfaktoren nicht ganz ausgeschlossen werden. Die nachteiligen Umweltauswirkungen führen jedoch im Gesamtergebnis der Abwägung nicht dazu, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden darf, da die Gründe überwiegen, die für das Vorhaben sprechen.

2.2.3 Materiell-rechtliche Würdigung

Die Planfeststellungsbehörde lässt das Vorhaben „6-streifiger Ausbau der BAB A 7 im Streckenabschnitt nördlich AS Bad Fallingbostel bis zum AD Walsrode“ zu, da es mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiell-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 Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, erster Satzteil VwVfG), ist neben dem FStrG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb grundsätzlich im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, zweiter Satzteil VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. In den folgenden Ausführungen mit abgebildetes zwingendes und in der Abwägung unüberwindbares Recht sowie zwingend einzuhaltende höherstufige Planungen sind beachtet, sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die nach § 17 Satz 2 FStrG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind bei der Planfeststellung in folgender Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.3.1 Planrechtfertigung

Die festgestellte Planung ist objektiv gerechtfertigt. Der 6-streifige Ausbau der BAB 7 von der AS Soltau-Ost bis zum AD Walsrode ist in dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der als Anlage zu § 1 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.01.2005 (BGBl. I, 2005, S. 201), geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 09.12.2006 (BGBl. I, 2006, S. 2833), Gesetzeskraft hat, im Weiteren Bedarf mit



Planungsrecht enthalten. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung verbindlich. Nach § 1 Abs. 2 FStrAbG entsprechen die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes. Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Gesetzgeber verbindlich nicht nur die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG festgestellt, sondern auch über das Bestehen des Bedarfs entschieden. Allerdings wird mit der Aufnahme in den Bedarfsplan die abschließende Prüfung der Zulässigkeit eines Vorhabens nicht vorweggenommen. Die Planfeststellungsbehörde wird nicht entbunden, alle für und gegen das Vorhaben sprechende Belange abzuwägen. Der Verkehrsbedarf stellt dabei nur einen unter vielen abwägungsrelevanten Belangen dar.

Die Planung umfasst den südlichen Teil der insgesamt 32,2 km langen Maßnahme 6-streifiger Ausbau der BAB 7 von der AS Soltau-Ost bis zum AD Walsrode. Die Gesamtmaßnahme gliedert sich in drei Abschnitte, die festgestellte Planung des 3. Abschnittes betrifft die Strecke nördlich der AS Bad Fallingbostal bis zum AD Walsrode mit einer Baulänge von 8,035 km.

2.2.3.2 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßennetz

Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast einer Bundesfernstraße diese in ihrer Leistungsfähigkeit so zu unterhalten oder zu erweitern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht. Dabei sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für Anforderungen an den überörtlichen Verkehr zugrunde zu legen. Die Bundesautobahnen dienen dem weiträumigen Verkehr und müssen im Zuge der europäischen Integration auch den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten aufnehmen.

Der 6-streifige Ausbau der BAB 7 im 4-streifigen Bereich zwischen der AS Soltau-Ost und dem AD Walsrode entspricht den raumordnerischen Entwicklungszielen der Bundesrepublik Deutschland (Bundesverkehrswegeplan), des Landes Niedersachsen (Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen) und des Landkreises Heidekreis (regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises).

Die BAB 7 ist für den Wirtschaftsverkehr und für den touristischen Verkehr die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im norddeutschen Raum. Als Teil der Europastraße E 45 verbindet sie von der dänischen Grenze Skandinavien mit dem süddeutschen Raum bis an die österreichische Grenze bei Füssen. Die Stärkung dieser Verkehrsachse ist für die raumordnerischen Entwicklungsziele von besonderer Bedeutung.

Zwischen Hamburg und Hildesheim ist die BAB 7 bereits 6-streifig ausgebaut, mit Ausnahme des 4-streifigen Streckenabschnittes zwischen der AS Soltau-Ost bis zum AD Walsrode. Durch den Reiseverkehr an Wochenenden und in Ferienzeiten wurde die Leistungsfähigkeit dieses Bereiches häufig überschritten. Zur Bewältigung der Spitzenbelastung wurde mit Beginn der Sommerferien 2005 eine dynamische temporäre Seitenstreifenfreigabe eingerichtet. Die Geschwindigkeit ist zurzeit für den 4-streifigen Verkehr auf 120 km/h und während der Seitenfreigabe auf 100 km/h begrenzt.

Entsprechend ihrer infrastrukturellen Bedeutung ist die BAB 7 stark belastet. Gemäß der Straßenverkehrszählung des Jahres 2010 beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) im Streckenabschnitt zwischen der AS Bad Fallingbostal und dem AD Walsrode 63.690 Kfz/24h (Zählstelle 0153) und nördlich der AS Bad Fallingbostal 64.155 Kfz/24h (Zählstelle 0151). Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei 16,9 % bzw. 16,2 %.



Im März 2011 wurden von dem Ingenieurbüro Zacharias Verkehrsplanungen Hannover zum Umbau des Autobahndreiecks BAB 7 / BAB 27 (Walsroder Dreieck) und der BAB 7 Anschlussstelle Bad Fallingbostel im Zuge des geplanten 6-streifigen Ausbaus verkehrstechnische Berechnungen durchgeführt. Für die Verkehrsmengen mit dem Prognosehorizont 2025 wurde die aktuelle Version des Verkehrsmodells Niedersachsen zugrunde gelegt. Im Mai 2012 wurde die Verkehrsuntersuchung auf Basis der Verkehrserhebungen aus 2010 aktualisiert. Bezogen auf die vorhandene 4-streifige Situation im Streckenabschnitt AS Bad Fallingbostel und dem AD Walsrode ergibt sich eine prognostizierte Belastung von 66.890 Kfz/24h, nördlich der AS Bad Fallingbostel von 67.470 Kfz/24h. Bei der Streckenbelastung mit Schwerverkehr im Prognosezeitraum 2025 ist eine Steigerung auf 13.480 SV/24h im Abschnitt zwischen AS Bad Fallingbostel und AD Walsrode und auf 13.670 SV/24h nördlich der AS Bad Fallingbostel zu verzeichnen. Das entspricht 20,2 % Schwerverkehrsanteil.

Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau der BAB 7 erhöht sich die Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2025 im Abschnitt zwischen der AS Bad Fallingbostel und dem AD Walsrode auf 69.720 Kfz/24h bzw. nördlich der AS Bad Fallingbostel auf 70.440 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil steigt auf 14.340 SV/24h bzw. 14.560 SV/24h, entsprechend 20,6 %. Dabei beträgt der Anteil des nächtlichen Schwerverkehrs 43,7%, der Tagesanteil 17,8 %.

Die unzureichende Leistungsfähigkeit der BAB 7 im betrachteten Streckenabschnitt soll durch den sechsstreifigen Ausbau wieder hergestellt werden und ist angesichts der oben dargestellten verkehrlichen Entwicklung geboten.

Zudem erfordert der schlechte Fahrbahnzustand der BAB 7 zwischen der AS Soltau-Ost bis zum AD Walsrode umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen. Für den Abschnitt 3 liegt die schlechteste Zustandsbewertung vor, er weist erhebliche Schäden im Hauptfahrstreifen der Richtungsfahrbahn Hannover auf. Durch die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen werden der Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt. Zur Kompensation der bestehenden Sicherheitsdefizite wird der 4-streifige Bereich der BAB 7 zwischen der AS Soltau-Ost und dem AD Walsrode mit einer Geschwindigkeit für den 4-streifigen Verkehr auf 120 km/h und während der Seitenfreigabe auf 100 km/h betrieben. Mit der Seitenstreifenfreigabe als zusätzlichem Fahrstreifen entfällt die Möglichkeit, diesen als Nothalt zu nutzen. Diese Einschränkung der Verkehrssicherheit wird durch das Anlegen von Nothaltebuchten und der Geschwindigkeitsreduzierung nicht völlig kompensiert.

Auf einer Länge von ca. 1 km geht in Fahrtrichtung Hamburg der Beschleunigungsstreifen der AS Westenholz in den Verzögerungsstreifen der Anschlussrampe der BAB 27 in Richtung Bremen über. Kurz danach folgt die Reduzierung von drei Fahrstreifen auf zwei im Zuge der BAB 7. Dies bedeutet eine weitere Gefährdung der Verkehrssicherheit. Im Zeitraum von 2006 bis 2010 wurden auf dem Abschnitt in Richtung Hannover 196 Verkehrsunfälle verzeichnet, 42 davon mit Personenschäden und weiteren 7 mit schweren Personenschäden. In Fahrtrichtung Hamburg kam es zu 129 Unfällen, davon 16 mit Personenschäden und 2 mit schweren Personenschäden. Diese Unfallzahlen sind laut Polizeiangabe Ausfluss der auftretenden hohen Spitzenverkehrsstärken, gerade im Bereich der Verflechtung mit den Verkehrsströmen der BAB 27.

Durch einen zeitnahen 6-streifigen Ausbau werden die bestehenden Sicherheitsdefizite beseitigt. Ein störungsfreier Verkehrsfluss wird zur Erhöhung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit beitragen. Verkehrsströme aus dem untergeordneten Straßennetz werden auf die BAB 7 verlagert und das Umland verkehrlich entlastet. Daneben können die erforderlichen kostenintensiven Erhaltungsmaßnahmen vermieden werden.



Nach alledem bestehen keine Zweifel, dass ein Bedarf für den vom Bedarfsplan umfassten 6-streifigen Ausbau der BAB A 7 vorhanden ist.

2.2.3.3 Abschnittsbildung

Der vorliegend gewählte Abschnitt ist sachgerecht und unter vollständiger Abwägung aller planungsrelevanten Interessen gebildet worden. Die Abschnittsbildung ist ein zulässiges Instrument der planerischen Problembewältigung. Mit ihr wird ein komplexes Großvorhaben in einzelne Vorhaben geteilt, für das gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Für die Abschnittsbildung gilt die alleinige planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers¹⁰. Dementsprechend sind im Einzelfall sehr unterschiedliche Lösungen statthaft, sofern sie auf sachlich vertretbaren Erwägungen beruhen. Die Planfeststellungsbehörde ist nur befugt und verpflichtet, die planerische Entscheidung des Vorhabenträgers abwägend nachzuvollziehen¹¹. Dritte haben grundsätzlich kein Recht darauf, dass über die Zulassung eines Vorhabens insgesamt, vollständig und abschließend in einem Bescheid entschieden wird¹². Die Bildung von Teilabschnitten hat das Ergebnis planerischer Abwägung zu sein. Die planerische Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers vermag nicht zu rechtfertigen, dass Teilabschnitte ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Erst dieser Bezug wird es regelmäßig rechtfertigen können, dass trotz gewisser planerischer Schwächen, die - bei isolierter Betrachtung - ein einzelner Teilabschnitt enthalten mag, die Teilplanung vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung dennoch als ausgewogen angesehen werden kann¹³.

Für die fernstraßenrechtliche Fachplanung nach dem FStrG hat das BVerwG aus diesen Zusammenhängen das Erfordernis abgeleitet, dass jeder Abschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion haben muss¹⁴. Damit soll gewährleistet werden, dass die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Hinter der Senatsrechtsprechung steht das Motiv, einer willkürlichen Parzellierung der Planung entgegenzuwirken und der Gefahr der Entstehung eines Planungstorsos von vornherein vorzubeugen. Abschnitte ohne eigene Verkehrsbedeutung sollen jedoch selbst dann gebildet werden können, wenn die Anschlussplanung zweifelsfrei gesichert ist¹⁵. Geboten war hier eine Abschnittsbildung auch weil es sich um eine mit Blick auf die im Einzelnen aufgeworfenen Probleme komplexe und schwierige Planung handelt. Der Streckenabschnitt von der AS Bad Fallingbostal bis zum Anschluss der BAB 27 im AD Walsrode entspricht im Übrigen in Lage und Ausführung dem planerischen Gesamtkonzept des 6-streifigen Ausbaus der BAB A7. Auch das vorläufige Gesamturteil hinsichtlich der folgenden Abschnitte, die vor der Verfahrenseinleitung stehen, fällt positiv aus, da eine raumordnerische Abstimmung vorliegt und sich ein Lückenschluss zu den bereits bestehenden sechs-streifigen Abschnitten ergibt.

¹⁰ BVerwG, Urteil vom 12.12.1069, Az. 4 C 104.66, BVerwGE 34, 301 (304); BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, BVerwGE 56, 110 (116)

¹¹ BVerwG, Urteil vom 24.11.1995, Az. 7 C 25.93, BVerwGE 97, 143 (148 f.); BVerwG, Urteil vom 17.01.1986, Az. 4 C 6 u. 7.84 BVerwGE 72, 365 (367)

¹² vgl. BVerwG, Urteil vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215); BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, Az. 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364 (372)

¹³ vgl. BVerwG, Urteil v. 26.06.92, Az.: 4 B 1-11/92 u.a., DVBl. 1992, 1435 ff.

¹⁴ BVerwG, Urteil vom 09.09.1988, Az. 7 C 3.86, BVerwGE 80, 207 (215)

¹⁵ BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, BVerwGE 104, 144 (152f.); BVerwG, Urteil vom 19.09.2002, Az. 4 CN 1.02, BVerwGE 117, 58 (66)



Bei der Abschnittsbildung und Festlegung der zeitlichen Abfolge der drei Abschnitte der Gesamtmaßnahme wurde bereits berücksichtigt, dass die zeitnahe Umsetzung im Abschnitt 3 aus Gründen der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit erforderlich ist.

2.2.3.4 Variantenprüfung

Unter Berücksichtigung der Lage, den Belangen von Natur und Landschaft, dem Flächenbedarf sowie der Wirtschaftlichkeit ist die beantragte Vorzugsvariante des 6-streifigen Ausbaus der BAB 7 nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die günstigste. Die in Betracht kommenden Varianten sind in die Abwägung eingestellt worden.

Eine grundsätzliche Alternative zum gewählten Vorhaben ist nicht erkennbar. Es sind keine Gründe ersichtlich, die den Ausbau der BAB 7 über eine neue Trasse fordern würden. Die BAB 7 ist in diesem Bereich an die Grenzen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit gestoßen; eine Verlagerung von Personen- und Gütertransporten auf andere Verkehrsträger ist in nennenswertem Ausmaß nicht zu erwarten. Eine Verlagerung auf andere Straßen oder Autobahnen ist vorliegend nicht möglich bzw. kommt aus ökonomischen und ökologischen Gründen nicht in Betracht. Alternativtrassen mit wesentlich anderen Linienführungen wurden daher nicht untersucht.

Vorliegend handelt es sich um eine Ausbau-, nicht um eine Neubaumaßnahme. Im Gegensatz zu Neubauvorhaben, bei denen in der Regel eine Abwägung zwischen mehreren Trassenvarianten erforderlich wird, ist bei einer Ausbaumaßnahme – wie im vorliegenden Fall – die generelle Linienführung bereits vorgegeben.

Bei der Prüfung waren das Überführungsbauwerk der B 209 in der AS Bad Fallingbostel sowie die beiden Überführungen der BAB 27 im AD Walsrode als Zwangspunkte zu berücksichtigen.

Null-Variante

Die Null-Variante beinhaltet die Beibehaltung des jetzigen Ausbaustandards. Die oben beschriebenen, unzureichenden Verkehrsverhältnisse werden somit nicht verbessert werden. Durch die prognostizierte Zunahme des Verkehrs wird es aufgrund der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit der A 7 hinsichtlich der Verkehrsgefährdungen, des Unfallgeschehens und der Staubildungen zu einer weiteren Verschlechterung der Situation kommen. Dies ist insbesondere unter dem Aspekt der Entwicklung des europäischen Binnenmarktes und der daraus resultierenden Zunahme des Verkehrs zu betrachten. In der Folge wird ein erhöhter Verkehrsanteil auf das untergeordnete Straßennetz ausweichen. Auch eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 100 km/h bei einem 4-streifigen Querschnitt würde zu keiner Verbesserung der Verkehrsqualität führen. Die raumordnerischen, verkehrspolitischen und technischen Planungsziele für den 6-streifigen Ausbau der A 7 schließen die Null-Variante aus. Sie wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Variante mit einseitiger Verbreiterung

Hinsichtlich des westlich gelegenen Landschaftsschutzgebietes „Krelinger Heide“ wurde die einseitige Verbreiterung des 4-streifigen Querschnitts in östliche Richtung geprüft. Die im Bereich bereits planfestgestellten PWC-Anlagen Wolfgrund und die o.g. drei Brückenbauwerke lassen die einseitige Verbreiterung jedoch nicht zu. Die aus einer einseitigen Verbreiterung resultierenden langen Verschwenkungen in die Bestandslage im Bereich dieser Zwangspunkte bedingen eine unbefriedigende Linienführung, die lediglich auf einer Länge von 1,7 km der Gesamtlänge von 8,035 km realisiert werden kann. Im Bereich des Landschaftsschutzgebietes ist die Verbreiterung nur auf einer Strecke von 245 m möglich. Als



Ausschlusskriterium ist des Weiteren anzusehen, dass die Erweiterung zuerst in Fahrtrichtung Hamburg erstellt werden müsste, um Platz für die Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Hannover zu bekommen. Der Verkehr wäre somit über diese stark beschädigte Fahrbahn abzuwickeln, die im Hinblick auf die Aufnahme einer 4+0-Verkehrsführung zunächst provisorisch verbreitert werden müsste. Diese Verbreiterung auf der äußeren Seite der BAB würde einen Eingriff in den zu schützenden Bereich des Landschaftsschutzgebietes bedeuten. Als Alternative wären die Richtungsfahrbahn Hamburg und die Brückenbauwerke provisorisch nach Osten zu verbreitern, um die Richtungsfahrbahn Hannover ebenfalls in östlicher Richtung zu verbreitern und in der Endlage herzustellen. Im Anschluss könnte die Richtungsfahrbahn Hamburg erneuert werden.

Variante mit symmetrischer Verbreiterung

Die symmetrische Querschnittsverbreiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen beinhaltet die Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahnen je Richtung um einen Fahrstreifen nach außen. Große Teile der vorhandenen Fahrbahnbefestigungen bleiben erhalten, die Belastungen für die Umwelt und die Tier- und Pflanzenwelt sowie eine Gefährdung von Menschen während der Bauphase werden ebenso wie der Investitionsaufwand verringert. Im Hinblick auf den schlechten Zustand der Richtungsfahrbahn Hannover soll diese Fahrbahn zuerst ausgebaut werden. Dabei sind die zu erneuernden Brückenbauwerke halbseitig herzustellen. Während der Bauzeit ist der Verkehr als 4+0 Verkehrsführung auf die Richtungsfahrbahn Hamburg umzulegen. Diese muss zunächst provisorisch verbreitert werden, die derzeitige Breite von 11,0 m reicht für die 4+0 Verkehrsführung nicht aus. Während der Bauphase, in der die provisorische Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Hamburg erfolgt, ist die temporäre Seitenstreifenfreigabe auf der Richtungsfahrbahn Hannover weiterhin möglich, da sich die Verkalbelung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf der Westseite der BAB befindet.

Beurteilung der Varianten

Im Vergleich der beiden o.g. Varianten sind bezüglich der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes keine nennenswerten Unterschiede zu erwarten. Bei der einseitigen Verbreiterung wirken sich die erforderlichen Verschwenkungen aufgrund der gegebenen Zwangspunkte negativ auf die Linienführung aus, sie ist als unbefriedigend anzusehen. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit liegt bei der symmetrischen Verbreiterung ein geringerer Investitionsaufwand vor. Auch der Bereich Umfeld ist hier positiver zu bewerten. Der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet ist nicht so umfangreich wie bei der einseitigen Verbreiterung nach Osten. Daneben bleiben große Teile der vorhandenen Fahrbahnbefestigung unverändert bestehen, da die Querschnittsverbreiterung jeweils an den Außenrändern der BAB erfolgt. Der Ausbau von darunter liegenden kontaminierten Schichten wird vermieden, die symmetrische Verbreiterung der BAB 7 ist somit weniger belastend für die Umwelt.

Der Variantenvergleich im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit wurde nach Raumwiderstandsklassen gegliedert vorgenommen. Als Ergebnis lässt sich zusammenfassen, dass die schutzgutbezogenen Sachverhalte mit sehr hohem, hohem bzw. mittlerem Konfliktpotenzial durch den Ausbau auf beiden Seiten in gleicher bzw. ähnlicher Weise betroffen sind. Die Varianten weisen lediglich geringe Unterschiede auf, wobei die symmetrische Verbreiterung bei den Raumwiderstandsklassen I und II leichte Vorteile besitzt. Im Hinblick darauf und auf die zu berücksichtigenden Zwangspunkte wird der symmetrische Ausbau gewählt.

Nach alledem waren weitere Varianten nicht näher zu untersuchen, da erkennbar war, dass sie gegenüber der gewählten Lösung keine Vorteile bieten würden.

2.2.3.5 Immissionen

Zum Schutz der im Einwirkungsbereich des Vorhabens gelegenen Anwohner sind schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG möglichst zu vermeiden und die insoweit bestehenden rechtlichen Vorgaben zu beachten.

2.2.3.5.1 Trennungsgebot

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, soweit wie möglich vermieden werden. Entsprechenden Konflikten soll also bereits durch Wahrung bestimmter Abstände vorgebeugt werden.

Eine Autobahn ist eine raumbedeutsame Maßnahme im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG, so dass das hier statuierte Trennungsgebot im Sinne einer Abwägungsdirektive¹⁶ zu beachten ist. Bei diesem Ausbauprojekt war der vorgenannte Grundsatz in erster Linie für die Frage bestimmend, ob ein einseitiger oder symmetrischer Ausbau durchgeführt wird. Durch den in der Planung vorgesehenen, weitgehend symmetrisch, mittels beidseitiger Erweiterung des vorhandenen Querschnitts durchgeführten Ausbau wird das Trennungsgebot im Rahmen der rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten eingehalten. Gewählt wurde diese Ausbauart aufgrund einer ausführlichen Auseinandersetzung in den Planungsunterlagen (Erläuterungsbericht) mit den verschiedenen Möglichkeiten einer Verbreiterung und mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen unter anderem für den Menschen, Natur- und Landschaft sowie unter Berücksichtigung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Die gewählte Ausbauart beeinflusst die Immissionspegel ohnehin nur unwesentlich. Überdies gilt bei Verkehrswegen allgemein das Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ohnehin nur eingeschränkt, da diese im Gegensatz etwa zu Industrieanlagen regelmäßig von überörtlicher Bedeutung sind und notwendigerweise Zwangspunkte miteinander verbinden, ohne dabei die Nachbarschaft sowohl zu potenziell gefährlichen Betrieben als auch zu immissionsempfindlichen Nutzungen immer vermeiden zu können¹⁷.

2.2.3.5.2 Verkehrslärm

Die durch den Ausbau der A 7 prognostizierte unvermeidbare Lärmbelastung hält sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens innerhalb des vom Gesetzgeber für zumutbar gehaltenen Rahmens.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Hieraus ergibt sich, dass Lärmschutzmaßnahmen vorrangig am Emissionsort vorzusehen sind (aktiver Lärmschutz). Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht jedoch gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis

¹⁶ BVerwG, Urt. v. 28.01.1999 – 4 CN 5.98 –, BVerwGE 108, 248 ff.; BVerwG, Beschl. v. 05.12.2008 – 9 B 28.08 –, NVwZ 2009, 320 (324).



zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. In diesem Fall hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage jedoch einen Entschädigungsanspruch gegen den Träger der Straßenbaulast, sofern beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen bestimmte Immissionsgrenzwerte überschritten werden (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Dieser Anspruch umfasst die Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an der beeinträchtigten baulichen Anlage (passiver Lärmschutz). Aufgrund § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG besteht ein Entschädigungsanspruch für den verlärmten Außenwohnbereich. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen außerdem schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

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

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

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS – 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG Ur. v. 21.03.1996, 4 C 9/95, NVwZ 96, 1003).

2.2.3.5.2.1 Immissionsgrenzwerte

§ 2 der 16. BImSchV legt für die unterschiedlichen Gebietsnutzungen die folgenden Immissionsgrenzwerte fest:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	
57 dB(A) tags	47 dB(A) nachts
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	
59 dB(A) tags	49 dB(A) nachts
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	
64 dB(A) tags	54 dB(A) nachts

¹⁷ Vgl. OVG NRW, Ur. v. 06.03.2008 – 10 D 103/06.NE –, ZUR 2008, 434 (435)



Gewerbegebiete	
69 dB(A) tags	59 dB(A) nachts

2.2.3.5.2.2 Gebietsnutzungen

Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich des Planabschnitts basieren gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV auf den Festlegungen der räumlich einschlägigen Bebauungspläne. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne vorhanden sind, wird die Schutzbedürftigkeit aus den Darstellungen der Flächennutzungspläne bzw. aus einem Vergleich der tatsächlichen Nutzung mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten ermittelt. Die dementsprechend in der Unterlage 7.1 vorgenommenen Gebietszuordnungen sind zutreffend. Insbesondere gilt dies für die Grundstücke, die nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen. Die tatsächlichen Nutzungen in diesen Gebieten sind den Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung und damit ihrer Schutzwürdigkeit nach sachgerecht zugeordnet worden.

In der Nachbarschaft der AS Bad Fallingbostel befinden sich großflächige Gewerbe- und Industriegebiete sowie das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Autobahnmeisterei“. Das Grundstück der Autobahnmeisterei wurde in Absprache mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Verden - nicht in die schalltechnische Untersuchung einbezogen. Für Industriegebiete lässt sich gem. der 16. BImSchV kein Schutzanspruch ableiten, sodass auch hier keine schalltechnische Untersuchung vorgenommen wurde. Der schalltechnische Untersuchungsbereich umfasst die nordwestlich der BAB 7 in einem Abstand von 350 m liegenden schutzbedürftigen Gebäude der Gewerbegebiete. Im Bereich liegen die Gebäude des britischen Militärgeländes in einer Entfernung von 100 – 550 m sowie die Ortsteile Bockhorn im Mindestabstand von 560 m und Krelingen in einer Entfernung von 200 – 900 m zur BAB 7. Da für das Militärgelände weder ein Bau- noch Flächennutzungsplan existiert, wird von einem Mischgebiet ausgegangen. Für Bockhorn und Krelingen liegen lediglich Flächennutzungspläne vor. Entsprechend der tatsächlichen Nutzung erfolgt die Einstufung als Mischgebiet, für einen kleinen Bereich der Ortschaft Krelingen als allgemeines Wohngebiet.

Die gutachterliche Betrachtung im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung hat ergeben, dass die tatsächliche Nutzung in diesen Gebieten den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV i. V. m. §§ 5 und 6 BauNVO aufgezählten Anlagen entspricht. Es ist nicht ersichtlich, dass hierbei Fehleinschätzungen aufgetreten sind. Die in der Unterlage 7.1 vorgenommenen Baugebietszuordnungen begegnen insgesamt keinen Bedenken.

Welches Maß an Lärmschutz der Vorhabenträger bei Anwendung des § 2 der 16. BImSchV zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich nach der baulichen Qualität, die dem betroffenen Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung zukommt.¹⁸ Im Rahmen der nach § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vorzunehmenden Gebietseinstufung ist dabei zur Bestimmung des Charakters der näheren Umgebung, die gesamte Umgebung, auf die sich die bauliche Nutzung auswirken kann und die ihrerseits den bodenrechtlichen Charakter prägt, in die Betrachtung miteinzubeziehen.¹⁹

Danach ist das britische Militärgelände richtigerweise als Mischgebiet eingestuft worden. Bei der schutzbedürftigen Bebauung des Geländes handelt es sich um 1- bis 1½-geschossige

¹⁸ BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, 4 A 11/95, Leitsatz 1

¹⁹ vgl. BVerwG, Urt. v. 24.09.2003, 9 A 69/02, Rn. 38; BVerwG, Urt. v. 21.03.1996, 4 A 11/95, Rn. 16



Wohngebäude für Angehörige der Streitkräfte sowie 1-geschossige Offiziersunterkünfte mit bis zu 15 Wohneinheiten je Objekt. Daneben befinden sich auf dem Gelände jedoch auch Gebäude, die militärisch bzw. gewerblich genutzt werden, wie z. B. Bürogebäude, Lagerhallen usw. Insofern ist hier, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass weder ein B-Plan noch ein Flächennutzungsplan existieren, mithin der Charakter eines Außenbereiches vorliegt, das Gelände entsprechend als Mischgebiet einzustufen.

Die Einstufung der Ortschaften Bockhorn und Krelingen erfolgte ebenfalls richtigerweise als Misch- bzw. Dorfgebiet. Anhand von Satellitenbildern, des vorliegenden Kartenmaterials und der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Fotodokumentation konnte sich die Planfeststellungsbehörde davon überzeugen, dass es sich hier um Ortsteile mit dem typischen Charakter eines Dorfgebiets handelt. Die Bebauung beider Ortsteile ist nicht allein durch Wohngebäude geprägt, sondern weist die typische Nutzungsstruktur eines dörflich geprägten Ortes auf, die durch eine gemischte Bebauung mit landwirtschaftlichen Höfen und ihren Nebengebäuden, Wohngebäuden sowie gewerblichen Betrieben gekennzeichnet ist und jeweils durch eine Kreisstraße erschlossen sind. In Bockhorn befinden sich u. a. eine überregional tätige Farm sowie ein Baumaschinenhandel. In Krelingen sind entlang der zentralen Ortsdurchgangstraße mehrere landwirtschaftliche Betriebe ansässig.

2.2.3.5.2.3 Schallberechnung

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel wurden als Basis für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen. Die künftig zu erwartende Lärmbelastung durch Straßen hängt im Wesentlichen von den technisch-physikalischen Bedingungen für die Ausbreitung des Verkehrslärms ab, insbesondere von der Entfernung zur Lärmquelle sowie von der Verkehrsmenge und der Zusammensetzung des Verkehrs.

Die Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Verkehrslärms ist die Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV beruht auf der gesetzlichen Ermächtigung in § 43 BImSchG und verweist hinsichtlich des Berechnungsverfahrens in Anlage 1 auf die RLS-90 (Richtlinie für Lärmschutz an Straßen). Die RLS-90 baut auf gesicherten Forschungserkenntnissen und Modellrechnungen auf und enthält zugunsten der betroffenen Nachbarschaft die o. g. pauschalen Vorgaben für Faktoren, die sich auf den Beurteilungspegel auswirken, z. B. ständiger Wind aus Richtung der Lärmquelle, Inversionswetterlagen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, den Lkw-Anteil am Gesamtverkehr, Korrekturfaktoren für Straßenoberflächen, Steigungen und Gefälle sowie topographische Gegebenheiten und Reflexionen.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen auf der Grundlage der Verkehrszählung von 2010 bzw. 2012 die Verkehrsprognosen der Vorhabensträgerin für das Jahr 2025 zugrunde. Für den Streckenabschnitt AS Bad Fallingbostel bis AD Walsrode der BAB 7 ist im Jahr 2025 mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 69.720 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 18,0 % tags und 44,2 % nachts zu rechnen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr im Abschnitt nördlich der AS Bad Fallingbostel ist mit 70.440 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 17,8 % tags und 43,7 % nachts prognostiziert. Der Prognosehorizont von 2025 entspricht den Vorgaben der höchstrichterlichen Rechtsprechung. In der Straßenplanung sind Prognosezeiträume von 10 bis 15 Jahren grundsätzlich angemessen, weil



sichere Vorhersagen über die Verkehrsentwicklung über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren hinweg meistens nur sehr schwer möglich sind.²⁰

Für das britische Militärgelände östlich der BAB 7 haben sich im Bereich der Wohngebäude bei 61 Geschossseiten nachts Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 1 – 5 dB(A) ergeben. Am Tage wird bei dem Gebäude mit der Objekt-Nr. 101 bei 6 Geschossseiten der Grenzwert für gemischte Bauflächen um bis zu 3 dB(A) überschritten. Ein Anspruch auf Lärmschutz wird für die betroffenen Gebäude ausgelöst.

In der Ortschaft Bockhorn werden maximale Beurteilungspegel von 56 dB(A) am Tage und 52 dB(A) in der Nacht erreicht (Objekt Nr. 074). Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts für das hier vorliegende Dorf-/Mischgebiet werden eingehalten. Für das Wohngebiet am südöstlichen Rand von Krelingen ergeben sich lediglich bei den Objekten Nr. 013 (2 Geschossseiten) und 014 (1 Geschossseite) nachts geringfügige Überschreitungen von 0,1 – 0,2 dB(A) des für Wohngebiete geltenden Nachtgrenzwertes von 49 dB(A), die einen Anspruch auf Lärmschutz auslösen. Innerhalb der Gewerbegebiete im Bereich der Stadt Bad Fallingbostal liegt ein schutzbedürftiges Bürogebäude in 350 m Entfernung von der BAB. Am Tage wurden hier maximal 56 dB(A) und 52 dB(A) in der Nacht ermittelt. Die für Gewerbegebiete geltenden Grenzwerte werden um 13 dB(A) tags und 7 dB(A) nachts unterschritten, ein Anspruch auf Lärmschutz besteht daher nicht.

2.2.3.5.2.4 Aktiver Schallschutz

Aktiver Schallschutz ist nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV nur dann geboten, wenn die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Der Schallschutz ist vorrangig am Emissionsort vorzusehen (aktiver Schallschutz). Aktiver Schallschutz kann insbesondere durch lärmindernde Fahrbahnbeläge und Schallschutzwälle/-wände verwirklicht werden.

Für die Fahrbahnen sind im gesamten Planungsabschnitt lärmindernde Fahrbahnbeläge vorgesehen. Die Korrekturwerte für die gewählten Deckschichten betragen -2,0 dB(A). Nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) bestehen verschiedene Möglichkeiten Straßenoberflächen so zu erstellen, dass dauerhafte Pegelminderungen von -2,0 dB(A) erreicht werden. Diese sind in der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zur 16. BImSchV bzw. in der Tabelle 4 der RLS-90 sowie in den ARS 14/1991, 5/02, 8/04 und 3/09 aufgeführt. Mit welchem Oberflächenbelag der Vorhabenträger dieses Ziel erreicht, bleibt seiner Ausführungsplanung vorbehalten. Durch Umsetzung der mit diesem Beschluss festgestellten Planung und der Auflage zum Lärmschutz (s. o. unter Ziffer 1.1.3.3.1) ist sichergestellt, dass eine dauerhafte Lärminderung von -2,0 dB(A) eintreten wird.

Im Übrigen ist als aktiver Lärmschutz im Planungsabschnitt die folgende Lärmschutzwand vorgesehen:

Britisches Militärgelände

Für die Wohngebäude innerhalb des britischen Militärgeländes ist östlich der BAB 7 von km 88,400 bis 89,720 eine 3 m hohe und 1.312 m lange Lärmschutzwand (gemäß Variante 4) vorgesehen. Die mit der Errichtung der Schutzwand erreichbare Pegelminderung beträgt bis zu 3 dB(A), es können 60 von 67 Schutzfällen gelöst werden. Die Kosten pro gelöstem Schutzfall betragen 44.260,00 €. Die Variantenuntersuchung hat zwei Möglichkeiten aufge-

²⁰ BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, 9 C 2/06, Rn. 20.



zeigt, mit denen ein Vollschutz für sämtliche Schutzfälle erreicht werden kann. Dabei müsste die Lärmschutzwand am nördlichen Ende in einer Länge von 747 m auf 3,50 m erhöht und am südlichen Ende in einer Länge von 565 m auf 7 m erhöht werden. Daneben ist der Einbau einer offenporigen Asphaltdeckschicht (OPA-Belag) von km 88,000 bis 90,000 in Verbindung mit einer 3 m hohen und 565 m langen Lärmschutzwand geeignet, die Schutzfälle zu lösen. Im Hinblick auf das deutlich ungünstigere Kosten-Nutzen-Verhältnis kommen diese Varianten jedoch nicht in Betracht.

Vergleich der Varianten

Variante	Höhe	Länge	Kosten LSW	Mehrkosten OPA	Oberfläche BAB
1 Vollschutz	3,50 m 7,00 m	747 m 565 m	3.866.760 €	0	Beton mit Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A)
2 Vollschutz mit OPA	3,00 m	565 m	1.143.560 €	3.400.000 €	OPA $D_{StrO} = -5$ dB(A)
3	2,00 m	1312 m	2.052.060 €	0	Beton
4	3,00 m	1312 m	2.655.580 €	0	Beton
5	3,50 m	1312 m	2.957.340 €	0	Beton
6	4	1312	3.259.100	0	Beton

Die Alternative eines Lärmschutzwalles mit einer Kronenhöhe von 5 m über Gelände würde den Lärm ebenfalls um bis zu 3 dB(A) reduzieren. Der Wall würde jedoch einen relativ hohen Flächenverbrauch nach sich ziehen, dies bedeutet eine erhebliche Beeinträchtigung der im Nahbereich der BAB vorhandenen Biotope mit besonderer Bedeutung. Von der Errichtung eines Walles wird daher abgesehen.

Der Anordnung weiteren aktiven Schallschutzes bedarf es nicht. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG ist der nach § 41 Abs. 1 BImSchG grundsätzlich vorrangig aktive Schallschutz nicht erforderlich, sondern passiver Schallschutz als ausreichend anzusehen, wenn die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende aktive Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt.²¹

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Je geringer die durch den aktiven Lärmschutz zu bekämpfenden Grenzwertüberschreitungen sind und je weniger Häuser durch den zusätzlichen Lärmschutz geschützt werden, desto eher sind dessen Mehrkosten gegenüber passivem Lärmschutz als unverhältnismäßig anzusehen.²² Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint.

²¹ BVerwG, Beschluss vom 11.02.2003 - Az.: 9 B 42.03; BayVGh, Urteil vom 23.02.2007 - Az.: 22 A 01.40089

²² VGh Hessen, NuR 2010, 720, 726

Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung²³, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, die Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt.²⁴

Daneben können andere Gesichtspunkte einbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden bzw. -wällen mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte.²⁵ Ein Schallschutzkonzept, das mit aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend die Einhaltung der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV gewährleistet und zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte auf passiven Schallschutz verweist, ist nicht zu beanstanden.²⁶ Dies gilt in besonderem Maße, wenn dadurch die bisherige Lärm-situation verbessert wird. Ein grobes Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei lediglich ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein,²⁷ da die Entschädigungen für passiven Lärmschutz regelmäßig erheblich billiger als die Kosten aktiven Lärmschutzes sind.²⁸

Vorgenannten Grundsätzen für die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Schallschutzes wird das von dem Vorhabenträger in den Planfeststellungsunterlagen beschriebene Schallschutzkonzept in vollem Umfang gerecht. Für die Bereiche im Planabschnitt, in denen Schallimmissionsgrenzwerte überschritten werden, sind jeweils Kosten-Nutzen-Analysen mit Varianten des Schallschutzes durch offenporigen Asphalt sowie Lärmschutzwände und -wälle mit unterschiedlicher Länge und Höhe durchgeführt worden. Die Variantenvergleiche für die einzelnen Bereiche sind der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.2) beigelegt. Die Kostenansätze in der ebenfalls beigelegten Kostengrundlage begegnen keinen inhaltlichen oder rechnerischen Zweifeln.

Für den Bereich des militärischen Bereiches hat die schalltechnische Untersuchung eine Kosten-Nutzen-Analyse hinsichtlich der Immissionen durchgeführt, die durch den Verkehr auf der A 7 verursacht werden und nach der 16. BImSchV zu berücksichtigen sind. Die wesentlichen Merkmale wie der Umfang der jeweiligen Maßnahme, die Zahl der gelösten und verbleibenden Schutzfälle sowie die Kosten pro Schutzfall sind in Tabellenform wie folgt dargestellt:

Variante	Bezeichnung	Verbleibende Schutzfälle	Gelöste Schutzfälle	Kosten pro Schutzfall (kapitalisiert)
0	ohne aktiven Lärmschutz	6 tags / 61 nachts	0	0
1	Vollschutz LSW 3,5 m x 747 m plus LSW 7 m x 565 m	0	0	57.713
2	Vollschutz mit OPA und LSW	0	0	67.814

²³ BVerwG, Urteil vom 15.3.2000 - 11 A 42.97, juris Rn. 59.

²⁴ BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07, Rn. 64; Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 31.97, Rn. 60.

²⁵ BVerwG, Urteil vom 24.9.2003 - 9 A 69/02, NVwZ 2004, 340

²⁶ BVerwG, Urteil vom 09.06.2004 - 9 A 14/03, juris Rn. 41.

²⁷ BVerwG, Urteil vom 09.01.2006 - 9 B 21/05, juris Rn. 19, m. w. N.

²⁸ BVerwG, Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07, Leitsatz 1.



	3 m x 565 m			
3	LSW 2 m x 1312 m	3 tags / 36 nachts	28	73.288
4	LSW 3 m x 1312 m	7 nachts	60	44.260
5	LSW 3,5 m x 1312 m	4 nachts	63	46.942
6	LSW 4 m x 1312 m	3 nachts	64	50.923
7	OPA ohne LSW	3 nachts	64	53.125

Unter Berücksichtigung vorgenannter Kriterien für die Verhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes stünden die Kosten für einen Vollschutz des britischen Militärgeländes gegen Immissionen, die nach der 16. BImSchV zu berücksichtigen sind, außer Verhältnis zu dem Schutzzweck. Ein Vollschutz der in diesem Bereich betroffenen 67 Schutzfälle (6 in der Tageszeit und 61 in der Nachtzeit betroffene Gebäudeseitenetagen) durch eine 1312 m lange und 3,5 m bis 7 m hohe Lärmschutzwand (Variante 1) würde pro Schutzfall Kosten in Höhe von 57.713,00 Euro verursachen. Die Tabelle zeigt, welche Kosten pro Schutzfall sich bei Abschlägen vom Vollschutz von jeweils einem halben bis einem Meter bei gleicher Länge der Lärmschutzwand ergeben würden. Auch bei einer vier Meter hohen Lärmschutzwand (Variante 6) würden noch Kosten in Höhe von 50.923 Euro pro Schutzfall bei 64 dadurch gelösten Schutzfällen entstehen.

Demgegenüber stehen bei einer weiteren Reduzierung der Lärmschutzwand auf eine Höhe von drei Meter (Variante 4) die dafür pro Schutzfall aufzubringenden Kosten nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck. Bei dieser vorgesehenen Vorzugsvariante können 60 Schutzfälle mit einem deutlich geringeren Kostenaufwand pro Schutzfall, nämlich 44.260,00 €, gelöst werden. Bei dieser Variante verbleiben sieben, durch aktiven Schallschutz nicht gelöste Schutzfälle mit Grenzwertüberschreitungen in der Nachtzeit von 0,1 bis 2,3 dB(A). Dies ist als lärmimmissionsrechtlich angemessen anzusehen, da lediglich relativ geringe Grenzwertüberschreitungen unterhalb von 3 dB(A) verbleiben, die wirksam passiv zu schützen sind. Hinzu tritt, dass lediglich Nachtgrenzwerte überschritten und Außenwohnbereiche nicht betroffen sind sowie eine höhere Wand im Verhältnis zur Kostensteigerung keinen nennenswerten höheren Schutz erzielt.

Ortschaft Bockhorn

Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte werden im Bereich der Ortschaft Bockhorn eingehalten, sodass kein Anspruch auf aktiven oder passiven Lärmschutz ausgelöst wird. Die schalltechnische Untersuchung hat Beurteilungspegel von 41 dB(A) bis maximal 56 dB(A) am Tag und von 37 dB(A) bis maximal 52 dB(A) in der Nacht ergeben. Die Grenzwerte werden somit am Tage um mindestens 6 dB(A) und in der Nacht um mindestens 2 dB(A) unterschritten.

Ortschaft Krelingen

Innerhalb des Wohngebietes am östlichen Rand der Ortschaft wird der maßgebliche Grenzwert von 49 dB(A) nachts geringfügig um (gerundet) 1 dB(A) überschritten. Betroffen sind insgesamt 3 Geschosseiten der Gebäude mit den Objekt-Nummern 013 und 014. Die drei Schutzfälle könnten mit einer 2 m hohen und 1200 m langen Lärmschutzwand gelöst werden, dabei würde jedoch aufgrund des relativ großen Abstandes der Wohnbebauung zur Autobahn von über 700 m lediglich eine nicht wirksame Pegelminderung von 1 dB(A) erreicht. Eine wirksame Pegelminderung von wenigstens 3 dB(A) könnte erst mit Wandhöhen von 5 – 6 m erreicht werden. Dies würde allerdings zu unverhältnismäßig hohen Kosten pro Schutzfall für die drei betroffenen Geschosseiten führen, die bei einer 5 m hohen und 1200 m langen Lärmschutzwand 1.180.000 € betragen würden. Im Hinblick auf die geringen Grenzwert-



überschreitungen, die geringe Anzahl der Schutzfälle und die aufzuwendenden Kosten kommt aktiver Lärmschutz für die Ortschaft Krelingen nicht in Betracht. Ebenfalls ist zu berücksichtigen, dass sich bereits durch den Ausbau der BAB 7 die akustischen Eigenschaften der Fahrbahnoberfläche gegenüber dem heutigen Zustand verbessern.

2.2.3.5.2.5 Passiver Schallschutz

Soweit die Lärmimmissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, besteht ein Anspruch gegen den Vorhabenträger auf Entschädigung für die Kosten passiven Schallschutzes (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

Ausweislich der schalltechnischen Berechnungsunterlagen (Unterlage 17.2.2 der Planung) verbleiben an verschiedenen Gebäuden in diesem Planabschnitt Grenzwertüberschreitungen (in den verschiedenen Lärmschutzabschnitten verbleibende, durch aktiven Lärmschutz nicht gelöste Schutzfälle). Die Eigentümer der davon betroffenen Grundstücke haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen schalldämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist dabei von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). In der Unterlage 17.2.2 sind diejenigen Wohngebäude und Geschossseitenetagen dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Es besteht ein Anspruch auf Entschädigung für die Kosten passiven Schallschutzes für die Seitenetagen der Gebäude mit den Objekt-Nr. 013 und 014 in Krelingen, an denen die ermittelte Lärmbelastung oberhalb von 49 dB(A) in der Nachtzeit liegt. Im Bereich des britischen Militärgeländes sind zusätzlich zur Anordnung des aktiven Lärmschutzes die Seitenetagen der Gebäude mit den Objekt Nr. 102, 103 sowie 124 und 125 passiv zu schützen, hier werden jeweils die Nachtwerte von 54 dB(A) überschritten.

Die mit diesem Beschluss dem Grunde nach zuerkannten passiven Schutzmaßnahmen und Entschädigungen werden nach Maßgabe der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97 - Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997) u. a. nur dann durchgeführt, wenn die tatsächliche Nutzung der Räume der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Nutzung entspricht und das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß nicht ausreichend ist.

2.2.3.5.2.6 Lärmschutz im Außenbereich

Nach der schalltechnischen Berechnung wird der maßgebliche Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die schutzwürdigen Freiflächen innerhalb des Militärgeländes sowie in den Ortschaften Bockhorn und Krelingen am Tag eingehalten. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist nur der jeweilige Beurteilungspegel für den Tag zugrunde zu legen. Eine Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche ist nicht gegeben, ein Entschädigungsanspruch wird somit nicht ausgelöst.

2.2.3.5.3 Luftschadstoffe

Das Projekt ist auch mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Maßgebend sind die Grenzwerte der 39. BImSchV. Es wird in bestmöglicher Weise dem Optimierungsgebot gerecht. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonsti-



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

Die Emissionen durch den Verkehr auf der Straße werden infolge der Eröffnung des Gemeingebrauchs dem Straßenbulasträger insofern zugerechnet, als dieser nach dem Stand der Technik dafür Sorge zu tragen hat, dass mit der bestimmungsgemäßen Nutzung keine unzulässigen Auswirkungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft entstehen. Dabei sind die Möglichkeiten des Straßenbulasträgers auf sein planerisches Ermessen, also z. B. die bauliche Gestaltung der Straße, deren Linienführung und auf Schutzvorkehrungen im Straßenrandbereich begrenzt. Maßnahmen zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen sind am wirkungsvollsten, sofern sie bei dem direkten Verursacher, also den Kraftfahrzeugen als Emittenten ansetzen. Die gesetzgeberischen Initiativen, verkehrsbedingte Emissionen global zu reduzieren (z. B. durch Vorgaben in der Zulassung, der Verwendung der Treibstoffe und Werkstoffe) sind aber ebenso wie umwelt- und verkehrspolitische Konzepte nicht in der Planfeststellung zu bewerten.

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

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

Unbestritten ist, dass mit der Verkehrsfreigabe einer Straße Schadstoffimmissionen nicht vermeidbar sind und dass der Straßenbulasträger nicht den Nachweis einer völligen – wissenschaftlich unstreitigen – Unbedenklichkeit führen kann und muss. Eine lückenlose Aufklärung lässt der gegenwärtige Stand der Wissenschaft und Technik wegen des Fehlens technischer Regelwerke und ausreichender Forschungserkenntnisse über Langzeitwirkungen von verkehrsbedingten Immissionen nicht zu. Hieran hat sich in den letzten Jahren nichts geändert. Die Immissionsbelastung durch Straßen kann nur unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalles in die Planabwägung eingestellt werden (Beschluss des BVerwG vom 30.01.1991 – 4 B 166.90/4 ER 303.90).

Die für den Straßenverkehr relevanten Grenzwerte nach der 39. BImSchV liegen den luftschadstofftechnischen Berechnungen zugrunde. In der 39. BImSchV werden über die Luftverschmutzung durch Ozon keine Grenzwerte, sondern lediglich Zielwerte festgelegt. Diese Zielwerte sollen mit einem nationalen Programm mit dauerhaften und kosteneffizienten Maßnahmen so weit wie möglich eingehalten werden. Eine Überschreitung hat lediglich Mess-, Informations- und Berichtspflichten zur Folge. Mit dem Ausbreitungsverhalten, der Intensität des Schadstoffeintrages, den Wirkungen insbesondere auf Menschen und Tiere sowie den Möglichkeiten zur Vermeidung und Reduzierung hat sich der Vorhabenträger in den Planunterlagen entsprechend dem Stand der Technik auseinander gesetzt (s. Unterlage 17.3, luftschadstofftechnische Untersuchung).

Grundsätzlich ist es methodisch nicht zu beanstanden, dass die Schadstoffberechnungen nach dem Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 2.1, UBA 2004) des Umweltbundesamtes durchgeführt werden. Im Januar 2010 wurde das Handbuch aktualisiert



(HBEFA 3.1), es berücksichtigt die zu erwartenden neuen Flottenzusammensetzungen, wodurch sich hinsichtlich der Stickoxidemissionen deutliche Unterschiede ergeben. Zur Berücksichtigung dieser Emissionen für das Prognosejahr 2025 wurden die mit MLuS-02 ermittelten Emissionen mit denen des Handbuches Emissionsfaktoren Version 3.1 verglichen und die darauf basierenden Immissionen abgeschätzt. Diesbezüglich wird auf Ziffer 4.5 der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 17.3) verwiesen.

Das Modell MLuS-02 (geänderte Fassung 2005) liefert keine Emissions- oder Immissionswerte für die Schadstoffkomponente $PM_{2,5}$. Messungen an Hintergrundstationen haben laut einer Veröffentlichung des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft Bern von 2005 ergeben, dass PM_{10} zu ca. 70% – 80% aus $PM_{2,5}$ besteht. In Straßennähe steigt der Anteil $PM_{2,5}$ auf 50 % – 60 % bedingt durch die Zunahme von Staubpartikeln aus Reifenabrieb und Aufwirbelungen der Fahrzeuge. Aufgrund weiterer Untersuchungen und Messungen wird für die Abschätzung der $PM_{2,5}$ Immissionen aus den prognostizierten PM_{10} Immissionen ein Anteil von 75 % angesetzt.

In der schadstofftechnischen Untersuchung wurden verschiedene Emissionssituationen betrachtet, u. a. die Prognosenullfälle mit 4-streifiger Verkehrsführung und Freigabe des Seitenstreifens sowie die 6-streifige Verkehrsführung, unterschiedliche Geschwindigkeiten und die Lärmschutzwand. In allen Fällen liegen die Zusatzbelastungen durch SO_2 im Jahresmittel unterhalb der gemäß TA-Luft (2002) als irrelevante Zusatzbelastung einzustufenden Konzentration von $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Gesamtbelastung durch Benzol beträgt weniger als 20 % des Jahres-Immissions-grenzwertes.

Die Immissionsberechnungen für die Prognosenullfälle (ohne Lärmschutzwand) ergeben am Fahrbahnrand NO_2 Konzentrationen von rd. $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird eingehalten. Das Stundenmittel von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird jedoch in einer Distanz von 10 m zur Fahrbahn 11-mal überschritten (18 zulässige Überschreitungen).

Die Feinstaubbelastung (PM_{10}) beträgt am Fahrbahnrand ohne Berücksichtigung von Lärmschutzwänden $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und in einer Distanz von 10 m max. $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Jahres-Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird eingehalten, der Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird jedoch bei 35 zulässigen Überschreitungen bis zu 33-mal überschritten. Ab einer Entfernung über 10 m werden die Grenzwerte eingehalten.

Die $PM_{2,5}$ Konzentrationen liegen am Fahrbahnrand bei Werten von $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$, bei einem Abstand von 10 m zum Fahrbahnrand sinken sie auf gerundet $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der für das Prognosejahr 2025 angenommene Immissionsgrenzwert für $PM_{2,5}$ wird ab einer Distanz von 10 m eingehalten.

Im Planfall des 6-streifigen Ausbaus ohne Lärmschutzmaßnahmen errechnet sich für den Fahrbahnrand eine NO_2 Gesamtbelastung von ca. $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und eine PM_{10} Belastung von $31 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In einer Distanz von 10 m vom Fahrbahnrand wird das Stundenmittel von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 bis zu 11-mal und der Tagesmittelwert für PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird südlich der AS Bad Fallingbostel 34-mal und nördlich der AS 35-mal überschritten. Die westlich der BAB 7 nächstgelegene Bebauung sind die in einer Entfernung von mindestens 50 m liegenden Gewerbegebiete. Südlich der AS befinden sich die Wohngebäude in einem Abstand von ca. 250 m zur Fahrbahn. Im Hinblick auf diese Distanz können die Grenzwerte eingehalten werden. Unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich hinter der Lärmschutzwand Gesamtkonzentrationen von weniger als $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 und damit 8 Überschreitungen bei 18 erlaubten Überschreitungen. Der Wert PM_{10} liegt bei maximal $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, mit 28 Überschreitungen wird die zulässige Anzahl von 35 Überschreitungen eingehalten. Ab einer Dis-



tanz von 20 m zur Fahrbahn werden die Immissionsgrenzwerte beider Schadstoffe eingehalten.

Die PM_{2,5} Konzentration liegt zwischen Fahrbahnrand und 10m Abstand zwischen 24 µg/m³ und 20 µg/m³. Am Fahrbahnrand ist eine Überschreitung der Richtgrenzwerte nicht auszuschließen, ab einer Distanz von 10 m wird der Wert eingehalten.

Im Hinblick auf die Abstände zu der Wohnbebauung werden die Grenzwerte eingehalten, die Belastungen durch die Verkehrsemissionen sinken unter diese Werte. Weitergehende detaillierte Untersuchungen waren deshalb nicht erforderlich.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 26.05.2004; 9 A 6.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der vor Inkrafttreten der 39. BImSchV geltenden 22. BImSchV überdies ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabenbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte im unmittelbaren Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 27 ff 39. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass sich die in der Öffentlichkeit geführte Diskussion über die Feinstaubproblematik auf Ballungsräume und nicht – wie hier – auf ein Verkehrsband bezieht.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher insgesamt zu dem Ergebnis, dass das Ausbauvorhaben aus luftschadstoffrechtlichen Gründen zugelassen werden kann. Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zur Reduzierung der Schadstoffbelastung etwa durch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder zusätzliche Bepflanzungen im Straßenrandbereich sind nach den vorangegangenen Feststellungen nicht erforderlich.

2.2.3.6 Natur und Landschaft

2.2.3.6.1 Wahrung der Integrität von Natur und Landschaft

Mit Blick auf Natur und Landschaft ist zunächst in erster Linie das diesbezügliche Integritätsinteresse zu wahren und entsprechend in die fachplanerische Abwägung einzustellen.²⁹ Hierfür liefert die Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben, Abschnitt 2.2.2) eine wichtige Grundlage. Darüber hinaus enthält auch die Landschaftsplanung wichtige Erkenntnisse und Zielvorgaben, wie sie insbesondere ihren Niederschlag auch in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung gefunden haben.

2.2.3.6.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Danach (§ 13 BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden; nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Aus-

²⁹ Vgl. BVerwG, Urt. v. 17.01.2007 – 9 C 1.06 –, BVerwGE 128, 76 (Rn. 26)



gleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Damit statuiert § 13 BNatSchG ein in den §§ 14 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG näher ausgestaltetes, zwingend zu beachtendes naturschutzrechtliches Folgenbewältigungsprogramm.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Unterlage 19.2) hat die Vorhabenträgerin den Planungsraum charakterisiert und den Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild erfasst und bewertet. Aus der Nutzung des Raumes und der Betrachtung der Schutzgüter heraus wurden die Beeinträchtigungen beschrieben und die Ziele der Kompensation festgelegt. Die wesentlichen Vermeidungs- und Minderungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nachfolgend und in der Unterlage 19.2 dargestellt.

Die beantragte Baumaßnahme stellt einen Eingriff im Sinne des § 14 BNatSchG dar, die zu Veränderungen der Gestalt und der Nutzung von Grundflächen sowie zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen.

2.2.3.6.2.1 Vermeidung

Wie nunmehr § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG deutlich zum Ausdruck bringt, vermag das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition zu stellen; vielmehr handelt es sich auch hierbei in erster Linie um ein Folgenbewältigungsprogramm.³⁰ Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher lediglich dazu, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.3 beschreiben unter Berücksichtigung der ergänzenden Zusagen im Abschnitt 1.1.4.1 mit den Vermeidungsmaßnahmen 1V, 2V_{CEF}, 3V_{CEF}, 4V_{CEF}, 5V und 6V geeignete und hinreichende Vorkehrungen, um dem Vermeidungsgrundsatz Genüge zu tun. Vorgesehen sind insbesondere

Schutz von Boden und Biotopen durch die räumliche Begrenzung des Eingriffs,

- Reduzierung von Baustreifen,
- Definition von Bautabuflächen zum Schutz wertvoller Offenlandlebensräume,
- Schutz des Bodens,
- Rekultivierung von Bau- und Betriebsflächen,
- Anlage von Schutzzäunen zur Baufeldbegrenzung, Schutz von Einzelbäumen,
- Umweltbaubegleitung.

Bauzeitlicher Schutz des Krelinger Bachs durch

- Vermeidung von Boden- und Baustoffeinträgen in das Gewässer,
- keine direkte Einleitung von Baustellenabwässern,
- geordnete Lagerung und schonender Umgang mit umweltgefährdeten Bau- und Betriebsstoffen,
- Erhalt der Durchgängigkeit des Gewässers,
- Beweissicherungsverfahren am Gewässer.

Schutz von Brutvögeln:

³⁰ BVerwG, Urt. v. 07.03.1997 – 4 C 10.96 –, BVerwGE 104, 144 (146 f.)



- Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit,
- Durchführung der Fällarbeiten nur im Zeitraum 01.09. bis 28.02. des Folgejahres.

Zum Schutz der Fledermäuse:

- Maßnahmen zur Vermeidung von Individuenverlusten im Zuge der Baudurchführung,
- Erhalt der Funktionsfähigkeit der Querungsmöglichkeiten während der Bauzeit,
- kein Abriss des Durchlasses am Krelinger Bach in der Wochenstubezeit,
- Bereitstellung von winterfesten Fledermausquartieren in der Umgebung des BW Krelinger Bach

Schutz sonstiger Arten:

- frühzeitige Bereitstellung von Ausweichhabitaten für Reptilien,
- Schutz und Umsiedlung von Waldameisenvölkern.

2.2.3.6.2.2 Ausgleich und Ersatz

Trotz der o. g. Vermeidungsmaßnahmen verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese werden jedoch ausgeglichen beziehungsweise ersetzt. Es verbleiben keine nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren Eingriffe.

2.2.3.6.2.2.1 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Der Ausgleich setzt damit einen engen räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriff voraus; die Ausgleichsmaßnahmen müssen auf den Eingriffsort zurückwirken.³¹

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Die Regelung in § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG macht deutlich, dass Ausgleich und Ersatz gleichberechtigt nebeneinander stehen. Ein Vorrang des Ausgleichs gegenüber dem Ersatz besteht nicht. Ob dabei die Realkompensation im Wege des Ausgleichs und damit in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort oder aber im Wege des Ersatzes und somit im gelockerten räumlichen Zusammenhang des betroffenen Naturraumes erfolgt, ist der jeweiligen Bewertung im Einzelfall vorbehalten.

Die Maßnahmenblätter der Unterlage 9.3 beschreiben unter Berücksichtigung der ergänzenden Nebenbestimmungen im Abschnitt 1.1.3.4 und der ergänzenden Zusagen im Abschnitt 1.1.4.1 mit den Maßnahmen 7 A bis 14 A geeignete Ausgleichsmaßnahmen und mit der Maßnahme 12 E eine geeignete Ersatzmaßnahme im gleichen Naturraum. Da die Gestaltungsmaßnahmen 15 G bis 17 G zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG beitragen, kommt ihnen auch eine Ausgleichsfunktion zu. Zum Ausgleich und Ersatz vorgesehen sind

- Optimierung von bestehenden Querungshilfen (Unterführungen, Durchlässe) durch Aufweitung des Querschnittes,
- Anlage von Bermen und unbefestigten Laufsohlen,

³¹ BVerwG, Beschl. v. 07.07.2010 – 7 VR 2.10, 3.10 –, NuR 2010, 646 (Rn. 23).



- Bereitstellung von Fledermausquartieren am BW Krelinger Bach,
- Entwicklung von Waldrändern durch Umbau und Sukzession,
- Anlage von straßenbegleitenden Gehölzstreifen,
- Einbindung der Bauwerke / Wiederherstellung von Leitstrukturen,
- Wiederherstellung / Anlage von straßenbegleitender zwergstrauchreicher Vegetation,
- Entwicklung von strukturreichem Offenland bei Bockhorn,
- Anlage von naturnahem Laubwald bei Oerbke,
- Waldumbau am Krelinger Bach.

Mit den vorgenannten Maßnahmen wird sichergestellt, dass die erheblichen Beeinträchtigungen der Naturgüter Arten und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser und Luft sowie des Landschaftsbildes kompensiert werden. Die Maßnahmen stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein in sich schlüssiges und abgestimmtes Gesamtkonzept dar und werden so rechtzeitig durchgeführt, dass keine irreversiblen Schäden auftreten können.

2.2.3.6.2.2.2 Sonstige materiell-rechtliche Anforderungen

Den Anforderungen des Waldgesetzes wird Genüge getan. Gemäß § 8 Abs. 4 NWaldLG bedarf es bei einer Waldumwandlung der Durchführung von Ersatzaufforstungen in mindestens gleichem Flächenumfang. Für das Ausbauvorhaben werden 9,50 ha Wald bau- und anlagebedingt beansprucht. Diese Waldverluste werden im Anschluss an vorhandene Waldflächen in einer Größe von 13,20 ha Wald neu aufgeforstet (Maßnahme 13 A).

2.2.3.6.2.2.3 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter 1.1.3.2.2 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde als Zulassungsbehörde, die Umsetzung der der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen. Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.3.6.2.2.4 Ersatzgeld

Da sämtliche vorhabensbedingten Eingriffe vermieden, ausgeglichen oder ersetzt werden, besteht im vorliegenden Fall kein Bedarf für einen Ersatz in Geld nach § 15 Abs. 6 BNatSchG.

2.2.3.7 Besonders geschützte nationale Gebiete

2.2.3.7.1 Naturschutzgebiete und Natura 2000-Gebiete

Naturschutzgebiete (§ 21 BNatSchG) sowie Gebiete des europäischen Netzes „Natura 2000“ (FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete) sind im Untersuchungsgebiet nicht anzutreffen und werden durch das Vorhaben daher nicht berührt.

2.2.3.7.2 Landschaftsschutzgebiete

Westlich der BAB erstreckt sich das Landschaftsschutzgebiet „Krelinger Heide“ (LSG-SFA 015). Das LSG umfasst eine Fläche von 173 ha.



Das Landschaftsschutzgebiet wird im Zuge der Baumaßnahme teilweise in Anspruch genommen bzw. bauliche Veränderungen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes vorgenommen.

Von den Geboten und Verboten der dem Landschaftsschutzgebiet zugrunde liegenden Verordnung kann nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Diese Voraussetzungen liegen hier vor, weshalb eine entsprechende Befreiung erteilt wird. Auf Ziffer 1.2.3 wird verwiesen. Die A 7 wird in ihrem derzeitigen Ausbauzustand den verkehrlichen Anforderungen nicht mehr gerecht. Ein Ausbau auf drei Fahrstreifen pro Richtung ist unabdingbar. Näheres dazu ergibt sich aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens. Hinzu kommt, dass die Beeinträchtigungen ausgeglichen oder ersetzt werden, so dass in mindestens gleichem Flächenumfang neue Flächen entstehen.

2.2.3.7.3 Flächen nach § 30 BNatSchG bzw. § 24 NAGBNatSchG

Die Verbote des § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. des § 24 NAGBNatSchG werden durch das Vorhaben gewahrt.

Nach den Feststellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 24 NAGBNatSchG folgende geschützte Biotope durch das Vorhaben betroffen:

- der Krelinger Bach (Gebiets-Nr. 3124-009) und
- die flechtenreiche Zwergstrauch-Wachholderheide, z.T. Sandmagerrasen mit Silbergras (Gebiets-Nr. 3224-004, „Krelinger Heide“)

Bei dem aufgeführten Biotop des Krelinger Baches kann eine Beeinträchtigung durch besondere Vorkehrungen vermieden werden (bauzeitlicher Gewässerschutz, Maßnahme 2 V). Das Biotop der flechtenreichen Zwergstrauch-Wachholderheide mit Sandmagerrasen wird durch bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme erheblich beeinträchtigt. Ausnahmen zu ausgelösten gesetzlichen Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG können gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG lediglich durch Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG zugelassen werden. Ein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigung erfolgt hier durch die Anlegung einer zwergstrauchreichen Vegetationsfläche am AD Walsrode (Maßnahme 11 A), so dass eine Ausnahme vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG erteilt werden kann. Auf Ziffer 1.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.2.3.7.4 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden gewahrt.

2.2.3.7.4.1 Bestandserfassung

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 19.3) kommen im Wirkraum des Vorhabens und in dessen näheren Umfeld auf Flächen, die gegebenenfalls bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden, die in Unterlage 19.3, Tabellen 2 und 3 aufgeführten geschützten Arten vor.

Im Rahmen der Relevanzprüfung wurde ermittelt, ob und aus welchen Gründen bestimmte Arten von dem Vorhaben nicht betroffen sind. Diese Arten wurden einer vertiefenden Prüfung nach § 44 BNatSchG nicht mehr unterzogen. Es wurden 16 Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aufgrund von nachgewiesenen oder potentiell möglichen Vorkommen im Untersuchungsgebiet als relevant eingestuft (Tabelle 2), sowie zahlreiche europarechtlich geschützte Vogelarten (Tabelle 3).

2.2.3.7.4.2 Fang-, Verletzungs- und Tötungsverbot in Bezug auf Tiere

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

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und sonstige Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahmen 1V, 3V_{CEF}, 4V_{CEF}, 5V und 6V) stellen sicher, dass keine Eier oder Jungvögel, die sich noch nicht durch Flucht entziehen können, getötet werden. Dieses gilt insbesondere für die Arten Baumpieper, Braunkehlchen, Eisvogel, Feldlerche, Grauschnäpper, Grünspecht, Habicht, Heidelerche, Kleinspecht, Neuntöter, Schwarzkehlchen, Sperber, Trauerschnäpper und Waldlaubsänger sowie für die Gruppen der weit verbreiteten Brutvögel der Wälder, der Hecken und Gebüsche und des Offenlandes. Die Optimierung der bestehenden Querungshilfen an vier Bauwerken (Unterführungen „Hartemer Weg“, „Graben zum zentralen Versickerbecken“ und Gemeinestraße K 148, Überführung B 209) (Maßnahme 7A) und der Erhalt des Durchlasses am Krelinger Bach (Maßnahme 4V_{CEF}) stellen sicher, dass es für die Fledermäuse (Wasserfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Zwergfledermaus, Flughautfledermaus) nicht zu einem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko kommt und damit Individuenverluste nicht den Rahmen des allgemeinen Lebensrisikos übersteigen. Durch die bauzeitlichen Schutzmaßnahmen am Krelinger Bach (Maßnahme 2V_{CEF}) wird eine Verunreinigung des Gewässers vermieden, so dass die Larven der Libellenart Grüne Flussjungfer nicht geschädigt werden. Eine vorhabensbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Säugetiere und Vögel ist nicht zu befürchten.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

2.2.3.7.4.3 Störungsverbot

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und sonstige Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahmen 1V, 3V_{CEF}, 4V_{CEF}, 5V und 6V) stellen sicher, dass erhebliche Störungen während der besonders sensiblen Brutzeit der Vögel vermieden werden und die Tiere kleinräumig ausweichen können.

Relevante Rastvogelbestände treten im Betrachtungsraum nicht auf. Zeitliche Beschränkungen des Baubetriebes an für Fledermäuse relevanten Brückenbauwerken und Unterführun-



gen (Maßnahme 7A) vermeiden erhebliche Störungen für diese Artengruppe (insbesondere Wasserfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Braunes Langohr). Die betriebsbedingten Störwirkungen verändern sich nicht soweit, als sich daraus andere Betroffenheiten störsensibler Arten als im gegenwärtigen Zustand ergeben.

Eine Störung von Nahrungs- und Jagdlebensräumen erfüllt nur dann einen Verbotstatbestand im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2, wenn es sich dabei um einen funktional wesentliches Jagd- oder Nahrungshabitat handelt. Vor diesem Hintergrund und der Aufrechterhaltung der traditionellen Flugrouten durch ein Nachtbauverbot und dem Freihalten der Flugbahn ist festzustellen, dass die vorhabensbedingten Störungen das Maß der Erheblichkeit nicht erreichen. Das betrifft Arten der Fledermäuse (insbesondere Wasserfledermaus, Große und Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Zwergfledermaus und Braunes Langohr).

Eine vorhabensbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Vögel und Säugetiere ist nicht zu befürchten.

Nur potenziell vorkommende Arten unterliegen nicht dem Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

2.2.3.4.7.4 Naturentnahme-, Beschädigungs- und Zerstörungsverbot

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

Zeitliche Beschränkungen für Gehölzrodungen und sonstige Bauzeitenbeschränkungen (Maßnahmen 1V, 3V_{CEF}, 4V_{CEF}, 5V und 6V) stellen sicher, dass keine Vogelnester während der Brutsaison beschädigt oder zerstört werden.

Die Bruthabitate der vom Vorhaben betroffenen Arten der Brutvögel der Wälder, der Hecken und Gebüsche sowie des Offenlandes sind aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn als suboptimal anzusehen, die vermutlich eher sporadisch genutzt werden. Für die weiteren betroffenen Vogelarten tritt der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ebenfalls nicht ein. Überwiegend erfolgt keine direkte bau- oder anlagenbezogene Inanspruchnahme von Brutplätzen oder Revieren durch das Vorhaben. Die in Einzelfällen auftretende Beeinträchtigung der Habitate z.B. durch eine Verschiebung der Waldränder führt zu keiner relevanten Veränderung.

Die Beseitigung von Nestern außerhalb der Brutsaison bei Arten, die jährlich neue Nester bauen, fällt nicht unter die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Vögel können angesichts der nur geringen Flächenbetroffenheit kleinräumig ausweichen, da Ausweichlebensräume in hinreichendem Umfang vorhanden sind. Ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, weil die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist.

Fledermaus-Quartiere wurden im Wirkraum der Baumaßnahmen im Zuge von Begehungen gezielt nachgesucht. Eine relevante Inanspruchnahme von quartiernahen Jagdhabitaten der Bartfledermaus erfolgt nicht. Für das verlorengelassene Quartierpotenzial des Brückenbauwerks am Krelinger Bach ist die Anbringung von Fledermauskästen (Maßnahme 7A) für die Bart- und Zwergfledermaus vorgesehen.

Weitere als Quartiere geeignete Habitatstrukturen der vom Vorhaben betroffenen Fledermausarten wurden nicht gefunden bzw. werden durch die Maßnahme nicht zerstört oder geschädigt.

Eine vorhabensbedingte Betroffenheit anderer europäisch geschützter Tierarten als Vögel und Fledermäuse ist nicht zu befürchten. Geschützte Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL sind im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Ein Vorkommen ist aufgrund der vorhandenen Biotopausstattung auch nicht zu erwarten, eine Betroffenheit liegt nicht vor.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände der § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 4 BNatSchG sind somit nicht erfüllt. Da es sich bei dem Vorhaben um einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff in Natur und Landschaft handelt, liegt bei nicht europäisch geschützten Arten kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

2.2.3.7.4.5 Zusammenfassung

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG lassen sich durch geeignete Schutzmaßnahmen vollständig vermeiden.

2.2.3.7.4.6 Ausnahmen

Da artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt sind, bedarf es keiner Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

2.2.3.8 Waldumwandlung nach § 8 NWaldLG

Durch den Ausbau der BAB 7 kommt es insgesamt zu einem Verlust von Waldflächen im Umfang von 9,5 ha. Dieser Eingriff in den Waldbestand stellt eine genehmigungspflichtige Waldumwandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 NWaldLG dar. Die dafür erforderliche Genehmigung wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss mit erteilt (siehe Ziffer 1.2.2). Die geplante Waldumwandlung kann genehmigt werden, weil die Umwandlung den Belangen der Allgemeinheit, namentlich dem Interesse an Verkehrssicherheit, dient (§ 8 Abs. 3 Nr. 1 Var. 1 NWaldLG). Ferner überwiegt das Interesse an Verkehrssicherheit dasjenige an der Erhaltung der Waldfunktionen im Vorhabensbereich. In dieser Abwägung sind die Kompensationsmaßnahmen nach § 8 Abs. 4 NWaldLG berücksichtigt. Die Anforderungen an die waldrechtliche Kompensation sind durch die neu anzulegende Ersatzaufforstung im Bereich Oerbke auf einer Fläche von insgesamt 13,20 ha (Maßnahme 13 A) erfüllt. Die Waldfunktionen werden daher an anderer Stelle im näheren Umfeld der BAB 7 erfüllt.

Im Rahmen der Ausübung des Ermessens lassen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen eine Waldumwandlungsgenehmigung erkennen.

2.2.3.9 Wasser

Das Niederschlagswasser wird breitflächig über die Bankette und Böschungen in lokale Versickermulden abgeleitet bzw. über Seitenmulden und –gräben dem zentralen Versickerbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken zugeführt. Das Oberflächenwasser der zum Mittelstreifen geneigten Richtungsfahrbahn Hannover wird über Bordrinnen, Straßenabläufe und Regenwasserkanäle gefasst und der zentralen Versickerungsanlage bei km 88+511 zugeleitet.

Die geplanten Entwässerungseinrichtungen basieren auf der bestehenden Entwässerung und berücksichtigen die zusätzliche Flächenversiegelung. Das Entwässerungskonzept stützt sich auf das Ingenieurgeologische Streckengutachten der GTU vom 14.09.2009 und dem Versickerungsgutachten der GTU vom 14.01.2011. Im Hinblick auf die ermittelte Durchlässigkeit des anstehenden Bodens werden zwei Bereiche unterschieden:



- Durchgängige Versickerung von km 90,5 bis 95,58
- Ableitung zum Rietbach mit bereichsweiser straßenbegleitender bzw. zentraler Versickerung von km 87,545 bis 90,5.

Im Bereich der durchgängigen Versickerung (südlich km 90,520 auf der Westseite und 90,430 auf der Ostseite) sind straßenbegleitende Mulden vorgesehen. Das Oberflächenwasser von der Autobahn ist belastet, so dass die Versickermulden entsprechend den Qualitätskriterien gemäß DWA M 153 bzw. RiStWag im Wasserschutzgebiet „Düshorner Heide“ hergestellt werden. Die Mulden weisen eine Regelbreite von 3 m und eine maximale Tiefe von $b/5$ entsprechend RAS-Ew auf. Das vorherrschende Gelände fällt gen Westen ab.

Im zweiten Bereich mit der bereichsweisen straßenbegleitenden bzw. zentralen Versickerung ist das vorherrschende Geländegefälle nach Westen bzw. Norden gerichtet. Das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Hannover wird im Mittelstreifen in einer Rohrleitung gesammelt und über einen Rahmendurchlass am Geländetiefpunkt bei ca. km 88+511 und das nachfolgend geplante Versickerbecken in den Rietbach gedrosselt abgeleitet. Vor der Querung des Brückenbauwerks der B 209 ist eine zusätzliche Rohrleitung als Abzweig zum westlichen Seitengraben vorgesehen, um die Abflussmenge aufzuteilen. Auf der Ostseite der BAB 7 wird das Oberflächenwasser der Richtungsfahrbahn Hamburg bis ca. km 90+430 über das Bankett und die Böschung in den Entwässerungsgräben gesammelt und ebenfalls dem Rahmendurchlass und dem Versickerbecken bei km 88+511 zugeführt. Der vorhandene Durchlass DN 600 (BW 24085b) bei km 88+975 wird nicht weiter genutzt, der Durchlass DN 600 (BW 24085a) bei km 88+513 wird durch den neu geplanten Rahmendurchlass bei 88+511 ersetzt.

Auf der Westseite der BAB 7 wird das Oberflächenwasser vom Abschnittsanfang bis km 90+520 über Gräben in das Versickerungsbecken bei km 88+511 abgeleitet. Nördlich km 89+675 fließt das Oberflächenwasser vom Seitenraum der BAB 7 in die Grabenabschnitte. Das Niederschlagswasser in der AS Bad Fallingbostel wird westlich der BAB 7 zwischen den Ein- und Ausfahrtsrampen durch eine Gosse dem südlich nachfolgenden Graben zugeleitet. Die in dem Bereich vorhandenen Gräben sind verrohrt. Unterhalb der Verrohrungen verläuft der Graben entlang der Trasse bis in den Ablauf des geplanten Rahmendurchlasses, das abfließende Wasser wird dem vorgesehenen Versickerbecken zugeführt.

Im Übrigen wird auf die detaillierten Planunterlagen (Unterlage 18) verwiesen.

Im Verlauf des hier planungsrelevanten Trassenabschnittes zwischen Bau-km 92+000 und 94+050 wird das Wasserschutzgebiet Düshorner Heide durchschnitten. Auf Ziffer 1.4.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Entwässerungsplanung beruht auf den einschlägigen Regelwerken, insbesondere auf den „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew)“. Die dort beschriebenen Behandlungsanlagen für Straßenabflüsse und deren Dimensionierung entsprechend den Anforderungen an den Stand der Technik. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) und die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Bodenschutz (LABU) waren in die Überarbeitung der RAS-Ew Ausgabe 2005, eingebunden. Dieses Regelwerk ist auch in Kenntnis einer Vielzahl von wissenschaftlichen Forschungs- und Untersuchungsergebnissen zu Straßenabflüssen, deren Zusammensetzung, deren Zusammensetzungs-Variationsvielfalt, deren Ableitung und Behandlung aufgestellt worden. Die für das Vorhaben vorgesehenen Entwässerungs- und Rückhalteanlagen entsprechen für die Einleitung von Abflüssen im Gewässer dem Stand der Technik. In den Planunterlagen sind alle wasserwirtschaftlichen Fragen angemessen nachgewiesen und dargestellt. Sie wurden mit der zustän-



digen Wasserbehörde und den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Auswirkung auf das Schutzgut Wasser wurde ordnungsgemäß untersucht und bewertet. Durch die in der Planunterlage 18.1 – wassertechnische Untersuchung – näher beschriebene Entwässerungsplanung werden Nachteile für den Wasserhaushalt oder Vorfluter ausgeschlossen; Regelungs- oder Prüfungsdefizite sind nicht ersichtlich. Die Belange der Wasserwirtschaft werden im Rahmen des Straßenbauvorhabens gewahrt. Ökologische und gesundheitliche Gefährdungen sind nicht zu befürchten.

2.2.3.10 Abfall, Boden

Belange des Boden- und Abfallrechts stehen dem Ausbau der A 7 im genannten Abschnitt nicht entgegen. Auf Ziffer 1.1.3.2.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

2.2.3.11 Eigentum

Die Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen ist gerechtfertigt und in diesem Umfang angemessen, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Maßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG, § 74 Abs. 6 Satz 2 Halbsatz 1 VwVfG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstücksteils. Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung gelangt, dass das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den 6-streifigen Ausbau der BAB 7 die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden.

Für die mit diesem Beschluss zugelassene Inanspruchnahme von Flächen oder anderen Eingriffen in privates Eigentum ist grundsätzlich Entschädigung zu leisten. Die Festsetzung der Entschädigung für Eingriffe in das Privateigentum oder für andere Vermögensnachteile erfolgt außerhalb der Planfeststellung in dem dafür vorgesehenen Entschädigungsfeststellungs- oder Enteignungsverfahren.

2.2.3.12 Landwirtschaft

Im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit dieses Vorhabens und der entgegenstehenden Gesichtspunkte hat die Planfeststellungsbehörde auch die Belange und Anforderungen der Landwirtschaft zu prüfen. Hierunter fallen sowohl die weiteren Belange der Agrarstruktur und des Aufrechterhaltens einer funktionierenden Landwirtschaft als auch die einzelbetrieblichen Belange betroffener Landwirte bzw. Hofstellen.

Die Planfeststellungsbehörde misst der Vermeidung agrarstruktureller Nachteile ebenso wie dem Aufrechterhalt der Wettbewerbsfähigkeit landwirtschaftlicher Betriebe auch ein nicht ungewichtiges öffentliches Interesse bei.



Gerade den Belangen der Landwirtschaft wurde sowohl als öffentlichem Belang als auch bezüglich einzelner Betriebe größte Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wurde, dass im Bereich der Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen und der für die Trasse benötigten Flächen erhebliche Kollisionen mit dem verständigen Wunsch der Betroffenen nach dem Erhalt der Flächen auftraten. Eine annehmbare Alternativlösung, welche die betroffenen Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder das Planungsziel und/oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu verwirklichen.

Die Belange der Landwirtschaft sind in der Planfeststellung des Vorhabens angemessen berücksichtigt. Der Landwirtschaft gehen durch das Vorhaben Ackerflächen in einer Größe von lediglich 2.726 qm verloren. Die agrarstrukturellen Belange müssen in der Abwägung hinter dem überwiegenden Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurückstehen. Dies gilt auch soweit für die gesetzlich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde die Privilegierung der Landwirtschaft aufgrund von § 15 Abs. 3 BNatSchG berücksichtigt. Der Ausbau der BAB A 7 ist ohne die Inanspruchnahme der Landwirtschaft nicht realisierbar. Nutzungsfreie Korridore sind in diesem Raum beidseits der bereits vorhandenen Trasse nicht vorhanden. Bei der Inanspruchnahme von privaten Flächen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen wird der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet.³²

Böden mit besonderer Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung werden nicht in Anspruch genommen. Das standortbezogene ackerbauliche Ertragspotenzial der Maßnahmenflächen ist nicht hoch. Dies gilt für die Maßnahmenflächen 9 A (Anlage von straßenbegleitenden Gehölzstreifen) und 12 E (Entwicklung von strukturreichem Offenland bei Bockhorn). Darüber hinaus beansprucht die mit 13,20 ha in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme umfangreichste Maßnahme 13 A (Anlage von naturnahem Laubwald bei Oerbke) ausschließlich Flächen der öffentlichen Hand. Im Übrigen dienen die Maßnahmen dem Ausgleich beeinträchtigter Lebensräume im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Vorhaben, welcher durch Maßnahmen an anderen Orten nicht in gleicher Weise gewährleistet würde.

Existenzielle Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe liegen nicht vor.

2.2.3.13 Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben überwinden könnten. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 7 liegt als Maßnahme des Weiteren Bedarfs (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) im überwiegenden öffentlichen Interesse und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und -

³² BVerwG, Beschl. v. 07.07.2011, 7 VR 2/10 (7A 3/10), Rdn. 27; OVG Lüneburg, Urteil v. 22.02.12, 7 KS 71/10, Rdn. 36



qualität erforderlich. Nach sorgfältiger Abwägung kommt der Verkehrssicherheit für einen großen Kreis von Verkehrsteilnehmern im Planungsraum und dem volkswirtschaftlichen Interesse an einem leistungsstarken Fernstraßennetz größeres Gewicht zu als der Summe der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Beeinträchtigungen anderer Belange, zumal ein weitgehender Interessenausgleich möglich ist. Die Schutzrichtung der verkehrlichen Belange betrifft das Leben und die Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer sowie zahlreicher Anwohner. Gemessen an der schwerwiegenden Beeinträchtigung des Allgemeinwohls bei einem Verzicht auf den Ausbau der BAB A 7 müssen die Interessen der privaten Grundstückseigentümer, aber auch die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes im für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Umfang zurückgestellt werden.

2.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Für die Einleitung von Niederschlagswasser in die in der Unterlage 18.3 „Zusammenstellung der Einleitungen in Gewässer“ genannte Einleitungsstelle sowie in das Grundwasser wird in Ziffer 1.2.1.1 die gehobene Erlaubnis erteilt. Gesetzliche Grundlage sind die §§ 12 bis 15 WHG sowie § 15 NWG³³.

Diese Einleitungen bedürfen gem. § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG einer Erlaubnis (§§ 12 bis 13 WHG) bzw. gehobener Erlaubnis (§ 15 WHG) oder Bewilligung (§§ 12 bis 14 WHG). Für eine Bewilligung ist gemäß § 14 Abs. 1 Nr. 3 WHG kein Raum, sodass die gehobene Erlaubnis als Investitionssicherheit vermittelndes Instrument im Vergleich zur einfachen Erlaubnis die einzig sinnvolle und angemessene Lösung zur Straßenentwässerung (§ 15 Abs. 1 Alternative 1 WHG) ist. Diese Entscheidung wird von der Zuständigkeitskonzentration der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer 1.2.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses gesondert im Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde ausgesprochen.

Die unter Ziffer 1.2.1.3 ausgesprochenen Bestimmungen entsprechen den Vorgaben des § 15 NWG, insbesondere sind die Mindestbestimmungen nach dessen Abs. 2 festgelegt.

Ein Versagungsgrund des § 12 Abs. 1 WHG ist nicht gegeben. Es sind keine nicht vermeidbaren oder nicht ausgleichbaren Gewässerveränderungen zu erwarten. Auch stehen keine Anforderungen anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften oder auch nachteilige Einwirkungen auf die Rechte Dritter im Sinne von § 15 Abs. 2, § 14 Abs. 3 WHG dem Vorhaben entgegen. Bei Beachtung der unter Nr. 1.2.1.3 angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen öffentlich-rechtlicher Vorschriften sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht anzunehmen. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Im Rahmen der Ausübung des Bewirtschaftungsermessens aus § 12 Abs. 2 WHG lassen sich weder Rechts- noch Zweckmäßigkeitserwägungen gegen die Erteilung der gehobenen Erlaubnis erkennen.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Im Folgenden werden die Stellungnahmen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt und beantwortet. Wegen der Einzelheiten der Stellungnahmen und Einwendungen wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

³³ Niedersächsisches Wassergesetz in der Fassung vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. Nr. 5/2010, ausgegeben am 25. Februar 2010), zuletzt geändert durch Verordnung vom 22. Juni 2010 (GVBl. S. 258).

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Bad Fallingbostal

Die Stadt Bad Fallingbostal schließt sich der Stellungnahme des Gemeindefreien Bezirks Osterheide vom 10.10.2012 vollinhaltlich an. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.1.3.

Nach der Planänderung wird seitens der Stadt bemängelt, dass ihre Anregung, von der Aufforstung der Flächen entlang der BAB im Hinblick auf die Nachnutzung des militärischen Bereiches abzusehen, nicht umgesetzt wurde. An der Stellungnahme zum Ausgangsverfahren werde daher festgehalten.

2.4.1.2 Stadt Walsrode

Die Stadt Walsrode hält die Einstufung der Ortschaften Bockhorn und Krelingen hinsichtlich des Lärmschutzes entsprechend der tatsächlichen Nutzung als reines Wohngebiet für erforderlich. Der Schutz der Einwohner sei höher zu bewerten als die Belange des Bundes / Landes hinsichtlich des Ausbaus der A 7 und durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Unter Bezug auf die Vorschriften der 16. BImSchV und das erstellte Schalltechnische Gutachten kann die Planfeststellungsbehörde keine Fehler oder Mängel am schalltechnischen Konzept der Vorhabenträgerin erkennen. Die Einstufung der Ortschaften Bockhorn und Krelingen als Dorf-/Mischgebiet bzw. Dorf-/Mischgebiet / Gewerbegebiet ist nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen zur Gebietseinstufung unter Ziffer 2.2.3.5.2.2 wird verwiesen. Entsprechend dieser Einstufung wird ein Anspruch auf passiven Lärmschutz an den festgestellten betroffenen Gebäuden dem Grunde nach ausgelöst. Auf die Ausführungen zum Verkehrslärm unter Ziffer 2.2.3.5.2 ff wird verwiesen. Darüber hinaus gehender Lärmschutz war nicht anzuordnen.

Auch im Falle einer fiktiven Gebietseinstufung als Wohngebiet würden aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Ortschaften Bockhorn und Krelingen jedoch außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG.

Dies ergibt sich aus der von der Vorhabenträgerin hierzu durchgeführten ergänzenden schalltechnische Untersuchung. Die Berechnungen wurden dabei unter Einstufung der Ortschaften Bockhorn und Krelingen als Wohngebiet vorgenommen:

Für die Ortschaft Bockhorn wären danach zwar an 9 Wohngebäuden Überschreitungen lediglich in der Nacht von 0,1 bis maximal 2,3 dB(A) festzustellen. Eine effektive Lärmreduzierung von mindestens 3 dB(A) könnte aufgrund der großen Entfernung jedoch nur durch eine Lärmschutzwand von 5 m Höhe und 1,7 km Länge von Bau-km 90,15 bis 91,85 westlich der BAB 7 erreicht werden. Die Kosten für eine Lärmschutzwand dieser Größenordnung würden sich auf ca. 3,91 Mio. € belaufen. Pro Wohngebäude wären somit Kosten von 434.000,00 € aufzuwenden. Mit dem Einbau von offenporigem Asphalt auf einer Länge von 2,8 km von Bau-km 89,6 bis 92,4 könnte eine Lärmreduzierung von 2,7 bis 3 dB(A) erreicht werden. Die aufzuwendenden Kosten hierfür würden ca. 4,76 Mio. € betragen, was einen Kostenanteil von 528.000,00 € pro betroffenem Wohngebäude entsprechen würde.

In Krelingen würden auch nur in der Nacht bei 11 Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte um 0,1 bis maximal 3,2 dB(A) überschritten. Um einen Vollschutz zu erreichen, wäre die Errichtung einer 5 m hohen und 2,3 km langen Lärmschutzwand von Bau km 92,68 bis 94,99 westlich der BAB 7 erforderlich. Aufzuwenden wären Kosten von 5,29 Mio. €, was pro Gebäude einem Anteil von 480.000,00 € entspricht. Alternativ würde der Einbau von offenpori-



gem Asphalt auf einer Länge von 3,4 km im Streckenabschnitt 92,2 bis 95,6 zu einer Pegelminderung von 2,5 bis 3 dB(A) führen. Damit könnten lediglich 10 von 11 Schutzfällen gelöst werden. Die aufzuwendenden Kosten beliefen sich auf gesamt 5,78 Mio. €, pro Gebäude entfielen 578.000,00 €

Als Ergebnis kann festgestellt werden, dass auch bei einer fiktiven Annahme eines Wohngebietes aktive Schallschutzmaßnahmen angesichts der enormen Kosten und der vergleichsweise relativ geringen Grenzwertüberschreitungen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Offenporiger Asphalt reduziert nur bei langen Baustrecken den Lärm, als reiner Schutz für die Ortschaften scheidet er jedoch aus. Im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis scheidet daher die Anordnung weiterer aktiver Schallschutzmaßnahmen aus.

Auch im Hinblick auf eine mögliche Gesundheitsgefährdung sind aktive Schallschutzmaßnahmen nicht anzuordnen. Die im Zuge der Lärmsanierung von der Vorhabenträgerin durchgeführte Gesamtlärbetrachtung der örtlich vorhandenen Straßenverkehrslärmquellen von der A 7, A 27, den PWC-Anlagen Wolfsgrund-West und –Ost sowie der zukünftig ausgebauten Rastanlage Krelingen hat keine Überschreitung der für die Lärmsanierung geltenden Grenzwerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht festgestellt, so dass keine Gesundheitsgefährdung zu befürchten ist.

Die Stadt Walsrode begrüßt, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen weitgehend in den Bereichen der Eingriffe erfolgen, bittet jedoch um Prüfung, ob die Anlage eines naturnahen Laubwaldes im Bereich Oerbke (Maßnahme 13A) in die Gemarkungen Bockhorn und Krelingen verlegt werden könnte. Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Erwiderung darauf hin, dass bei der Inanspruchnahme von Kompensationsflächen vorrangig geeignete bundeseigene Flächen in Anspruch zu nehmen sind, um die Belastung der örtlichen Landwirtschaft durch einen Flächenverlust zu vermeiden bzw. zu vermindern. Die vorgesehene Fläche zwischen der Kaserne und der südlich angrenzenden ehemaligen Deponie auf der Ostseite der BAB 7 erfüllt aufgrund ihrer gegenwärtigen Nutzung und der Eigentumsverhältnisse alle Voraussetzungen für die geplanten Maßnahmen. Eine Verschiebung der Maßnahme 13 A kommt deshalb, insbesondere unter Berücksichtigung des Gebots des § 15 Abs. 3 BNatSchG, für die Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht.

Die Bitte, den vorgesehenen durchgehenden Gehölzstreifen entlang der BAB 7 zeitnah anzulegen, kann nicht entsprochen werden. Die Maßnahme 9 A kann erst in der Pflanzperiode nach Abschluss der Baumaßnahme angelegt werden, eine frühere Umsetzung ist im Hinblick auf einen geordneten Bauablauf nicht möglich.

Hinsichtlich der geforderten fachlichen Baubegleitung wird auf Ziffer 1.1.3.4.3 verwiesen.

Die Befürchtung, die o.g. Gehölzpflanzungen könnten das im Rahmen eines Leader-Projektes geplante übergreifende Radwegnetz parallel zur Autobahn beeinträchtigen, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Gehölzpflanzungen sind als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen und dienen u.a. der Einbindung der BAB 7 in die Landschaft. Eine Beeinträchtigung der Radwegebeziehungen durch die Anpflanzungen ist nicht zu befürchten.

Die Stadt Walsrode weist auf die ordnungsgemäße Entsorgung von Bodenaushub hin. Die Vorhabenträgerin wird innerhalb des Bauvertrages mit der jeweils beauftragten Baufirma u.a. die ordnungsgemäße Entsorgung von Erdmassen regeln. Auf Ziffer 1.1.3.2.3 wird insoweit Bezug genommen.



Gegen die Planänderung bestehen seitens der Stadt keine Bedenken.

2.4.1.3 Gemeindefreier Bezirk Osterheide

Der gemeindefreie Bezirk Osterheide weist darauf hin, dass die Nachnutzung der Gebäude auf dem Gelände der Kaserne nach Abzug der britischen Streitkräfte noch nicht abzusehen sei. Die in dem Bereich geplante Lärmschutzwand sollte daher in Abhängigkeit der Art der Nachnutzung erfolgen. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Gegenäußerung bereits ausgeführt hat, wurde die vorgesehene Lärmschutzwand im Hinblick auf die tatsächliche Gebietsnutzung für Mischgebiet und die vorhandene Bebauung zum Zeitpunkt der Planung abgestellt und dimensioniert. Der Gemeindefreie Bezirk teilte im Mai 2015 gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit, dass die weitere Nutzung der Kasernenanlage zurzeit weiter offen ist. Die Anlage werde ab 01.10.2016 vom Bundeswehrdienstleistungszentrum (BW DLZ) als Teil des Truppenübungsplatzes übernommen. Das BW DLZ habe den Auftrag, die jederzeitige Inbetriebnahme der Kasernenanlage bis zum 31.12.2017 zu gewährleisten. Es gilt als sicher, dass die vorhandenen Wohngebäude aus durch den Truppenübungsplatz bedingten Lärmgründen nicht zu zivilen Wohnzwecken genutzt werden können. Auf den Lärmschutz entlang der A 7 für Wohnzwecke im Sinne eines WA / WR kann aus Sicht des Gemeindefreien Bezirkes daher verzichtet werden.

Da weder eine konkrete und planerisch verfestigte Nachnutzung für diesen Bereich noch ein konkreter Zeitpunkt für eine Nachnutzung bekannt sind, wird die Errichtung der Lärmschutzwand entsprechend den Planungen vorgenommen. Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Aussage des Gemeindefreien Bezirkes Osterheide keinen Grund, von der vorgelegten Planung abzuweichen und von der Errichtung der Lärmschutzwand abzusehen. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung ist zumindest bis zum Ende des Jahres 2017 vorgesehen, die vorhandene Wohnbebauung für die jederzeitige Nutzung als Kaserne instand zu halten, so dass sich daraus ein entsprechender Schutzanspruch vor Lärmimmissionen ableitet. Sollte bis zur Errichtung der Lärmschutzwand bzw. bis zur Inbetriebnahme der ausgebauten A 7 eine anderweitige konkrete Nutzung des Kasernengeländes vorliegen, die einen solchen Schutzanspruch nicht erfordert, kann die Vorhabenträgerin mittels einer Änderungsplanung auf die veränderten tatsächlichen Umstände reagieren.

Der Gemeindefreie Bezirk sieht die vorgesehene Neuanpflanzung einer Waldfläche an der südwestlichen Bebauung des Kasernengeländes als negativ an. Im Hinblick auf eine Nachnutzung im gewerblich-industriellen Bereich sei eine gut einsehbare Fläche an der BAB besser geeignet. Die Planfeststellungsbehörde kann zwar das Argument der Einsehbarkeit der Fläche für eine spätere Vermarktung nachvollziehen, vermag aus diesem Grund jedoch nicht, die Verlegung der Waldfläche anzuordnen. Bei der angesprochenen Neuanpflanzung handelt es sich um die Maßnahme 13 A, die die Eingriffe in Waldflächen kompensiert. Die Straßenbauverwaltung ist gehalten, soweit möglich geeignete bundeseigene Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen. Ebenso sind die Belange der Landwirtschaft bei der Suche nach Kompensationsflächen zu berücksichtigen (§ 15 Abs. 3 BNatSchG). Die Fläche zwischen der Kaserne und der südlich angrenzenden ehemaligen Deponie erfüllt aufgrund ihrer gegenwärtigen Nutzung und der Eigentumsverhältnisse alle Voraussetzungen für eine Ausweisung als Kompensationsfläche, dementsprechend wurde die Fläche in die Planungen für den 6-streifigen Ausbau der BAB 7 eingestellt. Aufgrund der bislang schon umgesetzten Kompensationsmaßnahmen in diesem Bereich sowie weiterer Planungen für Maßnahmen im Zuge der BAB 7 ist eine Verschiebung der Maßnahme 13 A nicht sinnvoll und wird von daher abgelehnt. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass bislang



keinerlei konkrete bzw. bauplanerisch verfestigte Nachnutzung des Geländes ersichtlich ist, die eine solche Verlegung der Kompensationsmaßnahme rechtfertigen würde.

Gegen die Planänderung werden keine Bedenken geäußert.

2.4.1.4 Landkreis Heidekreis

Der Landkreis begrüßt das Vorhaben, hält jedoch die Lärmschutzmaßnahmen für nicht ausreichend. Die im schalltechnischen Gutachten angesetzten Pegel seien zu niedrig angesetzt. Die schalltechnische Berechnung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gebietseinstufungen ist nicht zu beanstanden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.2.3.5.2 zum Verkehrslärm, sowie insbesondere zur Gebietseinstufung auf die Ziffer 2.2.3.5.2.2 Bezug genommen. Die Planfeststellungsbehörde weist im Übrigen hierzu auch auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Stadt Walsrode hin.

Aus Sicht der Unteren Wasserbehörde wird auf die erforderliche Erlaubnis gemäß § 19 WHG verwiesen. Die Auflagen und Hinweise sind unter Ziffer 1.2.1.3.1 aufgeführt und Bestandteil dieses Beschlusses.

Die Hinweise der Unteren Abfall- und Unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises wurden unter Ziffer 1.1.3.2.3 berücksichtigt.

Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes werden vom Landkreis keine Bedenken erhoben. Der Bitte, die Verantwortlichen für die ökologische Baubegleitung rechtzeitig anzuzeigen, wird unter Ziffer 1.1.3.4.3 entsprochen. Die Vorhabenträgerin wird die Forderungen zu den Maßnahmen 6 V, 9 A, 11 A, und 12 E umsetzen, die diesbezüglichen Zusagen wurden unter Ziffer 1.1.4.1 in den Beschluss aufgenommen.

Hinsichtlich der Begrünung des Mittelstreifens (Maßnahme 16 G) sind nach Auffassung des Landkreises heimische Gehölzarten zu verwenden. Sofern die vom Vorhabenträger vorgeschlagenen Gehölze zu einer Ausbreitung über den Mittelstreifen hinaus neigen, sind geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung vorzunehmen. Seitens der Vorhabenträgerin wurde die Artenliste um einige nicht heimische Arten ergänzt, um eine adäquate Mittelstreifenbegrünung etablieren zu können. Gerade im Hinblick auf die dort vorhandenen extremen Standortbedingungen sind nicht alle Arten für eine Begrünung geeignet. Darüber hinaus wird das Artenspektrum durch die Anforderungen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit und der Straßenunterhaltung weiter eingeschränkt. Da sowohl *Ligustrum vulgare* als auch *Rosa rugosa* quasi eingebürgert sind, kann die Forderung nach einer möglicherweise erforderlichen Eindämmung dieser Arten von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Der Forderung wird nicht entsprochen.

Dem Hinweis, ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt prägnanter Bestandsbäume, die künftig eine Überhälterfunktion übernehmen können, zu legen, wird von der Vorhabenträgerin gefolgt.

Gegen die Planänderung werden keine Bedenken erhoben. Die Untere Wasserbehörde des Landkreises verweist auf die Stellungnahme im Ausgangsverfahren hinsichtlich der wasserrechtlichen Erlaubnis. Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf die Ausführungen zum Ausgangsverfahren.

2.4.1.5 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen – Regionaldirektion Hannover (LGLN) –Kampfmittelbeseitigungsdienst-

Eine Kampfmittelbelastung im Planbereich kann nicht ausgeschlossen werden.



In diesem Zusammenhang wurde bereits im Oktober 2009 eine Luftbildauswertung durch die Zentrale Polizeidirektion, Dezernat 55 - Kampfmittelbeseitigungsdienst durchgeführt und der Vorhabenträgerin vorgelegt. Rechtzeitig vor Baubeginn wird eine Sondierung der betroffenen Flächen (Straßenbaumaßnahme, Flächen für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) durchgeführt.

2.4.1.6 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Verden – (NLWKN)

Der NLWKN weist auf die von der Baumaßnahme betroffenen Fließgewässer hin. Es sei darauf zu achten, dass keine negativen Veränderungen (im Sinne der WRRL) an den Gewässern bzw. Wasserkörpern vorgenommen werden. Zur Überprüfung der Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus auf die Gewässer schlägt das NLWKN eine nachträgliche Untersuchung der Verhältnisse vor.

Den Hinweisen zur Bestandserfassung vor Baubeginn wurde seitens der Vorhabenträgerin gefolgt. Im Jahr 2011 wurde u. a. der Krelinger Bach an 3 Gewässerabschnitten (1 Probestelle oberhalb, 2 Probestellen unterhalb der Querung mit der BAB 7) einmal im Frühjahr und einmal im Herbst untersucht und das Makrozoobenthos sowie die Eintags-, Stein- und Köcherfliegen (ESK-Fauna) erfasst. Zur Abschätzung möglicher Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme und eine entsprechende Entwicklungskontrolle sind weitere Untersuchungen direkt nach Bauende und dann noch einmal nach 2 Jahren vorgesehen. Darüber hinaus sind zum Schutz des Krelinger Baches während der Bauphase entsprechende Schutzmaßnahmen im LBP vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin hat den Hinweis auf den aktuellen Landschaftsrahmenplan (LRP) aufgenommen, sie wird die Unterlagen mit dem LRP abgleichen und ggf. aktualisieren.

Hinsichtlich der Bilanzierung weist der NLWKN auf die „Arbeitshilfe zur Anwendung der Eingriffsregelung bei Bodenbauvorhaben“ hin. Dazu führt die Vorhabenträgerin aus, dass die Bearbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes auf der Grundlage der „neuen“ Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung (R-LBP), Ausgabe 2011 erfolgt ist. Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfes werden die betroffenen Werte und Funktionen zugrunde gelegt. Die Herleitung des Kompensationsumfangs für Projekte der Straßenbauverwaltung richtet sich nach der Gemeinsamen Leitlinie von niedersächsischer Naturschutz- und Straßenbauverwaltung zur Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung bei Straßenneubauvorhaben „Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beim Aus- und Neubau von Straßen“ (Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen, Heft 1, 2006) und der Richtlinie für die landschaftspflegerische Begleitplanung (R-LBP), Ausgabe 2011. In der vergleichenden Gegenüberstellung werden die maßgeblichen (erheblichen) Konflikte den Maßnahmen gegenübergestellt. Die Auflistung erfolgt getrennt nach Bezugsräumen für jede betroffene Funktion des Naturhaushaltes. Den Ausführungen der Vorhabenträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, die Aufstellung des LBP ist entsprechend der geltenden Vorschriften erfolgt.

Nach der Planänderung weist der NLWKN auf das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen hin (MAQ). Soweit die neue Planung diesen Vorgaben entspricht, bestehen keine Bedenken, ansonsten sei eine Anpassung vorzunehmen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, mit der Aufweitung der Bauwerke und Durchlässe im Rahmen der Baumaßnahme wird die Wirksamkeit bestehender Querungshilfen verbessert. Im Zuge dieser Maßnahme ist ein „Sonderökologischer Fachbeitrag zur Durchlässigkeit der



Autobahntrasse BAB A7 für mittelgroße und große Säugetiere“ von der Gruppe Naturschutz GmbH (Hankensbüttel) erstellt worden. Aufgeführte Ausbauvorschläge (Aufweitung von Bauwerken) wurden in der Straßenplanung untersucht und sind, wenn bautechnisch durchführbar und wirtschaftlich vertretbar, mit den Mindestvorgaben geplant.

Im Zuge der Ausbaumaßnahme ist es bei einigen Bauwerken jedoch nicht möglich, die Mindestanforderungen gemäß dem „Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen“ (MAQ, Ausgabe 2008) auf Grund vorhandener Zwangspunkte einzuhalten. Die Umsetzung wäre nur mit einem hohen baulichen (z.B. Erhöhung der Gradienten) und somit finanziellen Aufwand durchzuführen. Dies wäre letztlich wirtschaftlich nicht vertretbar, so dass eine gewünschte Anpassung seitens der NLWKN nicht in Betracht kommt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen an, gerade im Hinblick auf die Baukosten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu beachten. Da durch den 6-streifigen Ausbau eine Aufweitung der Bauwerke und Durchlässe einhergeht, ist eine Verbesserung der Querungshilfen, gegenüber der heutigen Situation, zu verzeichnen.

2.4.1.7 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Es werden bezüglich der Belange der britischen Streitkräfte keine Bedenken erhoben. Es wird darum gebeten, auch für den Bereich zwischen Bau-km 86,7 und ca. 87,2 ebenfalls Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin hat bereits in ihrer Gegenäußerung darauf verwiesen, dass der genannte Bereich nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Der Bereich ist dem Planungsabschnitt 2 (6-streifiger Ausbau von nördlich Dorfmark bis zur AS Bad Fallingbostel) zugeordnet und wird in einem separaten Planfeststellungsverfahren behandelt.

2.4.1.8 Unterhaltungsverband Böhme in Walsrode (UHV)

Der UHV ist als Unterhaltungspflichtiger zuständig für den Krelinger / Fahrenholzer Bach. Aufgrund des Neubaus / Umbaus des Bauwerkes 24088 werden Mehraufwendungen befürchtet, diese seien vom Vorhabenträger zu tragen. Sofern Mehraufwendungen entstehen, wird die Vorhabenträgerin dies in einer entsprechenden Vereinbarung mit dem UHV regeln. Auf Ziffer 1.4.2 wird verwiesen.

In der nach der erfolgten Planänderung abgegebenen Stellungnahme bittet der UHV um Berücksichtigung von Auflagen und Hinweisen zur Kreuzung des Gewässers II. Ordnung „Krelinger / Fahrenholzer Bach“ mit dem Bauwerk 24088. Auf die Stellungnahme vom 06.12.2013 wird insoweit Bezug genommen.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass während der Baumaßnahme ein temporärer Rückstau durch Gewässerschutzmaßnahmen im Zuge von Abbruch- und Herstellungsarbeiten nicht ausgeschlossen werden kann, ein dauerhafter Durchfluss während der Arbeiten jedoch gewährleistet wird. Des Weiteren ist ein dauerhafter Rückstau des Krelinger Baches nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der Sohle ist keine Änderung der vorhandenen Bauwerkssohle vorgesehen, um einen Eingriff in das Gewässer während des Rückbaus möglichst gering zu halten. An den Stirnseiten sind Wasserbausteine vorgesehen, Ausspülungen werden dadurch verhindert.

Die Vorhabenträgerin wird die Anmerkungen für eine sach- und fachgerechte Einbindung des Bauwerks an den Krelinger / Fahrenholzer Bach beachten. Auf Ziffer 1.4.2 wird Bezug genommen.

Der UHV benötigt für die Unterhaltungsarbeiten einen durchgängig befahrbaren Räumstreifen. Hier ist die Anlegung eines 5 m breiten Unterhaltungsweges parallel zum Krelinger / Fahrenholzer Bach im Bauwerksbereich vorgesehen.



Das Bauwerk 24088 bleibt in Eigentum und Unterhaltungspflicht des Straßenbulasträgers. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass durch die Beibehaltung der Bauwerkssohle in Lage, Höhe und Breite sowie dem zusätzlich entstehenden Unterhaltungsweg sich der Unterhaltungsaufwand reduzieren dürfte. Ein Unterhaltungsmehraufwand ist nicht zu befürchten. Die Planfeststellungsbehörde weist hier auf Ziffer 1.4.2 hin, die eine Regelung hinsichtlich evtl. entstehender Mehraufwendungen beinhaltet.

Im Übrigen wird der UHV vor Beginn der Baumaßnahme beteiligt.

2.4.1.9 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Uelzen

Die Landwirtschaftskammer erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Es sei jedoch die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen durch den Rückbau von Überquerungen zu gewährleisten um unzumutbare Umwege zu vermeiden. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass jedes Brückenbauwerk neu wieder hergestellt und somit kein Wirtschaftsweg zurückgebaut wird. Die vorhandenen Wegebeziehungen bleiben bestehen, unzumutbare Umwege sind somit nicht zu befürchten. Während der Bauphase kann gleichwohl eine temporäre Sperrung von Wirtschaftswegen nicht ausgeschlossen werden.

Bezüglich der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für Kompensationsmaßnahmen setzt die LWK die Einigung mit den Eigentümern / Bewirtschaftern voraus. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass Fragen des Grunderwerbs, der Flächeninanspruchnahme und der Entschädigung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, sondern außerhalb des Verfahrens zu regeln sind. Für die Inanspruchnahme der bundeseigenen Flächen, die im Rahmen der Kompensation benötigt werden, liegen nach Aussage der Vorhabenträgerin bereits entsprechende Pachtverträge mit den Bewirtschaftern vor.

Zur Planänderung weist die Landwirtschaftskammer auf die abgegebene Stellungnahme zum Ausgangsverfahren hin, weitere Anregungen oder Bedenken werden nicht vorgetragen.

2.4.1.10 Niedersächsisches Forstamt Sellhorn

Das Forstamt erhebt keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Der für die Ausgleichsmaßnahmen 8 A und 13 A enthaltene Hinweis im Maßnahmenblatt sollte auch für die Maßnahmen 9 A und 10 A gelten, um zu gewährleisten, dass die genetische Vielfalt innerhalb der einzelnen Arten erhalten bleibt.

Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Gegenäußerung bereits darauf hin, dass bei Pflanzungen im Wald sowie für Pflanzungen, bei denen Wald entsteht, herkunftssicheres, genetisch angepasstes Pflanzgut verwendet wird. Im Übrigen werden je nach Gehölzart die Vorschriften des Forstvermehrungsgutgesetzes (FoVG) bzw. die ausgewiesenen Herkunftsgebiete entsprechend der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Erhaltung forstlicher Genressourcen und Forstsaatgutrecht“ beachtet.

Für die Maßnahmen 9 A „Anlage straßenbegleitender Gehölzstreifen“ und 10 A „Einbindung der Bauwerke/Wiederherstellung von Leitstrukturen“ ist eine Zusage für die Verwendung von gebietsheimischen, herkunftsgesicherten Pflanzen nicht möglich. Pflanzware für diese Offenlandbereiche entsprechend dem FoVG stehen derzeit am Markt nicht zur Verfügung. Dies gilt ebenso für die vorgesehenen Hochstammplantagen der Maßnahme 9 A.

Gegen die Planänderung bestehen keine Bedenken.



2.4.1.11 Wehrbereichsverwaltung Nord, jetzt Landeskommando Niedersachsen Verklnfra

Aus militärischer Sicht bestehen keine Bedenken. Der Bitte um eine Abstimmung, sofern militärisch genutzte Freiflächen für Kompensationsmaßnahmen umgewidmet werden sollen, wird seitens der Vorhabenträgerin entsprochen. Auf Ziffer 1.4.9 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.1.12 PLEdoc GmbH

Nach Mitteilung der Firma PLEdoc GmbH sind Versorgungseinrichtungen der von ihnen betreuten Firmen von dem Vorhaben nicht betroffen. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.4.7 des Beschlusses hingewiesen.

2.4.1.13 E.ON Avacon AG

Hinsichtlich der betroffenen Versorgungsanlagen der E.ON wird auf Ziffer 1.4.3 des Beschlusses hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Sicherungsbereich der Freileitung, die die BAB 7 bei km 90,538 quert, keine Hochstämme zu pflanzen.

Zur Planänderung werden keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.

2.4.1.14 E.ON Netz GmbH

Es sind keine Anlagen betroffen. Der Bitte, nicht weiter am Verfahren beteiligt zu werden, wird entsprochen.

2.4.1.15 ExxonMobil Production Deutschland GmbH

Es sind keine Anlagen der Exxon Mobil betroffen.

2.4.1.16 Gasunie Deutschland Service GmbH

Nach Mitteilung der Gasunie Deutschland GmbH sind Versorgungseinrichtungen der von ihr vertretenen Unternehmen von dem Vorhaben nicht betroffen.

2.4.1.17 Deutsche Telekom Technik GmbH

Vom Vorhaben werden Telekommunikationslinien der Telekom berührt. Hinsichtlich der rechtzeitigen Abstimmung der Arbeiten wird auf Ziffer 1.4.4 verwiesen.

2.4.1.18 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

Es sind keine Anlagen betroffen.

2.4.1.19 Colt Technology Services GmbH

Es werden keine Bedenken gegen die Maßnahme erhoben. Es wird ein gemeinsamer Termin angeregt, an dem sämtliche betroffenen Leitungsträger die erforderlichen Sicherungs- / Verlegungsarbeiten koordinieren können. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.4.5 des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Planänderung wird auf die Stellungnahme zum Ausgangsverfahren verwiesen.



2.4.1.20 Toll Collect GmbH

Toll Collect ist von der Maßnahme nicht betroffen.

2.4.1.21 Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg

Die IHK begrüßt das Vorhaben und bittet um eine zügige Durchführung. Für die Zeit der Bauarbeiten wird darauf hingewiesen, dass Verkehrsumleitungen frühzeitig auszuschildern seien und die Befahrbarkeit des Schwerlastverkehrs jederzeit gewährleistet sein müsse.

2.4.1.22 EWE Netz GmbH

Die EWE Netz GmbH äußert keine Bedenken. Hinsichtlich der von der Maßnahme berührten Anlagen wird auf Ziffer 1.4.6 Bezug genommen.

2.4.1.23 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie

Es werden keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben. Das LBEG weist auf eine evtl. betroffene Leitung der Stadtwerke Böhmetal GmbH hin. Die Stadtwerke sind als Träger öffentlicher Belange im Verfahren beteiligt worden. Auf Ziffer 1.4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.2 Einwendungen

2.4.2.1 Einwender E 1

Der Einwender fordert für die Ortschaft Krelingen und das dort befindliche Freizeit- und Tagungszentrum sowie das Reha-Zentrum Lärmschutz, da die Belastungen bereits durch die Nähe des AD Walsrode überproportional hoch seien. Erschwerend sei darüber hinaus der Lärm des Schießstandes der Jägerschaft, des Truppenübungsplatzes zu bewerten, ebenso die künftig zu erwartende Belastung durch die Windkraftanlage Düshorn und die Y-Trasse.

Zur Thematik des Lärmschutzes, insbesondere die Berechnung und die Gebietseinstufung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.2 ff verwiesen.

Ein Anspruch auf Lärmschutz wird für die Gebäude des Tagungs- und Reha-Zentrums durch das Vorhaben des Ausbaus der BAB 7 nicht ausgelöst. Aufgrund der relativ großen Entfernung zur BAB 7 sind dort selbst die niedrigsten Grenzwerte der 16. BImSchV von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht, die u. a. für Krankenhäuser und Altenheime gelten, eingehalten bzw. werden unterschritten.

Die vorgenommene Gebietseinstufung für die Ortschaft Krelingen ist nicht zu beanstanden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.2.2 wird verwiesen. Selbst bei einer fiktiven Einstufung der Ortschaft Krelingen als allgemeines Wohngebiet scheiden aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund unverhältnismäßiger Kosten gegenüber dem Schutzzweck aus. Auf die entsprechenden Ausführungen oben zur Stadt Walsrode unter Ziffer 2.4.1.2 wird verwiesen.

Grundsätzlich ist bei der lärmtechnischen Betrachtung nur die zu bauende oder zu ändernde Straße zu betrachten. Ein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen ist nicht zu bilden. Lediglich wenn durch die Gesamtlärmbelastung gesundheitsgefährdende Werte oder ein Eingriff in die Substanz des Eigentums zu befürchten sind, ist eine solche Betrachtung durchzuführen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Einen solchen gesundheitsgefährdenden Eingriff nimmt die Planfeststellungsbehörde bei Anhaltswerten für Wohngebiete von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an. Im Hinblick auf eine mögliche Gesundheitsgefährdung sind aktive Schallschutzmaßnah-



men für die Ortschaft Krelingen jedoch auch nicht geboten. Die im Zuge der Lärmsanierung von der Vorhabenträgerin durchgeführte Gesamtlärbetrachtung der örtlich vorhandenen Straßenverkehrslärmquellen von der A 7, A 27, den PWC-Anlagen Wolfsgrund-West und – Ost sowie der zukünftig ausgebauten Rastanlage Krelingen hat keine Überschreitung der für die Lärmsanierung geltenden Grenzwerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht festgestellt, so dass eine Gesundheitsgefährdung nicht zu befürchten ist.

Eine Gesamtlärbetrachtung unter Berücksichtigung anderer Schallquellen als Verkehrslärm ist nach den Maßgaben der 16. BImSchV nicht möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.2 Einwender E 2 und E 2a

Die erhobenen Einwendungen zielen auf den fehlenden Lärmschutz der Ortschaften Bockhorn und Westenholz ab. In Krelingen sei lediglich bei zwei Gebäuden passiver Lärmschutz vorgesehen. Im Hinblick auf die Nähe zur BAB 7 und BAB 27 sowie des Truppenübungsplatzes bestehe bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine erhebliche Lärmbelastung. Daneben werden die Immissionsmessungen angezweifelt. Die Bereiche seien als Wohngebiete einzustufen.

In der ergänzenden Stellungnahme wird darauf verwiesen, dass die tatsächliche Nutzung in den Ortschaften fast ausschließlich Wohnzwecken diene. Bei Zugrundelegung der Bereiche als Wohngebiet würden die Grenzwerte in weiteren 21 Fällen überschritten, Lärmschutzmaßnahmen seien somit erforderlich. Die eigenen Messungen hätten bereits zum heutigen Zeitpunkt ein Überschreiten der Grenzwerte belegt.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenäußerung ausführlich zum Thema Lärmschutz Stellung genommen. Die Gegenäußerung liegt dem Einwender vor, so dass auf die Aufnahme der Darstellung in den Beschluss verzichtet wird.

Zur Thematik des Lärmschutzes verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.2 ff dieses Beschlusses.

Die Planfeststellungsbehörde kann keine Fehler an der Gebietseinstufung der Ortschaften Bockhorn und Krelingen erkennen. Für die Bereiche liegen keine Bebauungspläne vor, die Einstufung erfolgt daher nach der tatsächlichen Nutzung gem. § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV. Die Vorhabenträgerin und der Gutachter der schalltechnischen Untersuchung haben anlässlich einer Ortsbesichtigung eine Beurteilung der Schutzbedürftigkeit vorgenommen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.2.2 wird verwiesen. Gemäß dieser Einstufung wird an zwei Objekten in Krelingen ein Anspruch auf Lärmschutz in der Nacht ausgelöst. Die maßgeblichen Grenzwerte für den Tag werden eingehalten, damit sind auch Außenwohnbereiche nicht betroffen. Aktive Schallschutzmaßnahmen stehen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG außer Verhältnis zum Schutzzweck, siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.5.2.4. Darüber hinaus gehender Lärmschutz kann nicht festgestellt werden, da die Voraussetzungen gemäß der 16. BImSchV nicht vorliegen.

Selbst bei einer fiktiven Einstufung der Ortschaften als allgemeine Wohngebiete scheidet aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund unverhältnismäßiger Kosten gegenüber dem Schutzzweck aus. Auf die entsprechenden Ausführungen oben zur Stadt Walsrode unter Ziffer 2.4.1.2 wird verwiesen.

Zur Gesamtlärbetrachtung verweist die Planfeststellungsbehörde auf die entsprechenden Ausführungen oben zum Einwender E 1, die für die Einwender entsprechend gelten.

Die Einwendungen zu den Immissionsmessungen beurteilt die Planfeststellungsbehörde wie folgt:



Das Berechnungsverfahren für die Ermittlung der Lärmimmissionen ist in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 verbindlich festgelegt, welche auf der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV basiert. Es ist ausführlich in der Planfeststellungsunterlage 17.1 erläutert und dokumentiert.

Im Rahmen der Berechnung werden die Windverhältnisse, die Bodenabsorptionen, die Gefälleverhältnisse der A 7, die Geschwindigkeit und die Straßenoberfläche berücksichtigt. Grundsätzlich gilt, dass die Verkehrslärmemissionen und -immissionen zu berechnen sind. Als zulässige Höchstgeschwindigkeiten sind hiernach bei Lkw 80 km/h und für Pkw 130 km/h in die Berechnung einzustellen. Höhere Geschwindigkeiten können nach der RLS-90 nicht berücksichtigt werden. Dies ist nach Auffassung der Rechtsprechung nicht zu beanstanden.³⁴ Zugunsten der Betroffenen wird zudem von einer permanenten Windgeschwindigkeit von 3 m/s von der Lärmquelle (Autobahn) zu den Immissionsorten sowie von einer die Lärmausbreitung stets fördernden Wetterlage ausgegangen. Bei der auf der 16. BImSchV basierenden RLS-90, die durch Hinweis auf ihre Maßgeblichkeit wiederholt durch die Rechtsprechung bestätigt worden ist³⁵, ist zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber hiermit eine Berechnungsgrundlage geschaffen hat, die auf der Basis von grundsätzlichen Aussagen ein einheitliches Berechnungsverfahren ermöglichen soll. In der RLS-90 werden mehrere für die Berechnung von Lärmimmissionen maßgebliche Parameter in Ansatz gebracht, um dann in einer Gesamtschau zur Lärmberechnung zu gelangen.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen.

Kurzzeitmessungen können wegen wechselnden Witterungsbedingungen, unterschiedlichen Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzungen sowie zufälligen Störgeräuschen zu nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Zudem können an geplanten Verkehrswegen und für Schallereignisse in der Vergangenheit keine Messungen durchgeführt werden. Die Berechnung sichert deshalb die Gleichbehandlung aller Betroffenen. Aus diesem Grund wurden im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 7 keine Lärmmessungen, sondern schalltechnische Berechnungen durchgeführt.

In der Praxis wird, nach der vollständigen Digitalisierung der ortsspezifischen Besonderheiten (Topographie, Lage und Höhe der Planstraße, Häuser, Wälle, Wände, etc.) und der Ermittlung und Eingabe des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) als Mittelwert für alle Tage des maßgebenden Prognosejahrs (hier: 2025), einschließlich der Lkw-Anteile eine Berechnung mit einem hochleistungsfähigen Computerprogramm (hier: Soundplan Version 7.1) durchgeführt. Diese Verfahrensweise wird bundesweit angewandt und wurde durch führende Forschungsinstitute und durch das Bundesumweltamt auf seine Realitätsnähe geprüft und bestätigt.

Die Straßenbauverwaltung ist als staatliche Verwaltung an die Gesetze und Verordnungen und hierzu ergangene Richtlinien gebunden und kann nicht hiervon abweichende für einzelne Betroffene günstigere Parameterwerte in ihre Berechnungen einfließen lassen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

³⁴ BVerwG, Urt. vom 11.01.2001, 4 A 13/99; BVerwG, Urt. vom 23.11.2001, 4 A 46/99

³⁵ Vgl. etwa BVerwG, Urt. vom 23.11.2005, 9 A 28/04; zuletzt BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, 9 VR 11/07



2.4.2.3 Einwender E 3

Die Einwender schließen sich der Einwendung E 2 hinsichtlich des fehlenden Lärmschutzes für Bockhorn und Krelingen an. Die Planfeststellungsbehörde verweist daher auf die Ausführungen in Ziffer 2.4.2.2, die für die Einwender entsprechend gelten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.4 Einwender E 4

Der Einwender bittet um größtmöglichen Lärmschutz, z. B. durch sog. „Flüsterasphalt. Aufgrund der Verbreiterung der BAB wird der Verkehr zunehmen und die Lärmbelastung steigen.

Die Anspruchsvoraussetzung für Lärmschutz wird auf Grundlage der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (16. BImSchV) durchgeführt. Die Ermittlung der Immissionen erfolgt rechnerisch auf Grundlage der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 (RLS-90). Auf die Ausführungen zu den Verkehrslärmimmissionen unter Ziffer 2.2.3.5.2 ff wird verwiesen.

Die Straße „Im Wiesengrund“, in der das Wohngebäude des Einwenders liegt, befindet sich nicht im Bereich des hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens. Der betroffene Stadtteil in dem diese Straße liegt, befindet sich nördlich der AS Bad Fallingbostel und wird im Zuge des Planungsabschnitts 2 „von nördlich Dorfmark bis zur AS Bad Fallingbostel“ Gegenstand eines separaten Planfeststellungsverfahrens werden. In diesem Zusammenhang wird eine separate schalltechnische Untersuchung erstellt werden.

Ein Anspruch auf Lärmschutz wird im hier gegenständlichen Verfahren nicht ausgelöst.

Der Vorschlag, die Fahrbahn in offenporigem Asphalt herzustellen, kommt im hier gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt nicht zum Tragen. Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutz, der derartige aktive Lärmschutzmaßnahmen erfordern würde. Die Planfeststellungsbehörde weist daher darauf hin, dass für den Abschnitt 3 kein offenporiger Asphalt vorgesehen ist, jedoch im gesamten hier festgestellten Streckenabschnitt die Straßenoberfläche so herzustellen ist, dass dauerhaft eine Lärminderung von – 2,0 dB(A) sichergestellt ist. Auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.3.1 wird verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.5 Einwender E 5

Die Einwenderin wendet sich gegen die Inanspruchnahme von Flächen. Mit der Abgabe von Flächen gehe ihr Anrecht auf Eigenjagd verloren.

Die Planung sieht neben dem Erwerb einer Fläche von 249 m², die vorübergehende Inanspruchnahme von 749 m² des selbigen Flurstücks Nr. 15/6 der Flur 5 in der Gemarkung Krelingen zur Anlage eines Baustreifens vor. Daneben werden zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahme 8 A „Herstellung eines Waldrandes“ weitere 12.454 m² als dauernd zu beschränkende Fläche in Anspruch genommen. Mit der Beschränkung wird die Entwicklung der Kompensationsmaßnahme gesichert. Die letztgenannten beiden Teilflächen des Flurstücks verbleiben im Eigentum der Einwenderin.

Nach Auskunft der Unteren Jagdbehörde des Landkreises Heidekreis umfasst die Eigenjagd der Einwenderin eine Größe von 76,75 ha. Gemäß § 7 Abs. 1 Bundesjagdgesetz (BJagdG) bilden zusammenhängende Grundflächen mit einer land-, forst- oder fischereiwirtschaftlich nutzbaren Fläche von 75 Hektar an, die im Eigentum ein und derselben Person oder einer



Personengemeinschaft stehen, einen Eigenjagdbezirk. Durch den vorgesehen Grunderwerb einer Fläche von 249 m² wird die erforderliche Mindestgröße von 75 ha nicht unterschritten. Selbst unter Berücksichtigung der im Eigentum verbleibenden, aber beschränkten Kompensationsfläche verbleibt eine Flächengröße von 75 ha. Die Eigenjagd der Einwenderin wird somit nicht beeinträchtigt und kann weiterhin ausgeübt werden.

Im Erörterungstermin wies die Einwenderin darauf hin, dass nach ihrer Kenntnis anderweitige Flächen (im Eigentum der BIMA) vorhanden seien, die im Tausch für ihre Flächen genutzt werden könnten. Das konkrete Flurstück mit der Nr. 31/3 in Krelingen wurde mit Schreiben vom 31.05.2014 von der Einwenderin benannt.

Gerade im Hinblick auf die Umsetzung der Kompensationsmaßnahme ist jedoch zwingend zu beachten, dass der Ausgleich gem. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG im Bereich des Eingriffs erfolgt. Hier sollen mit der Maßnahme 8 A die durch den Ausbau der Autobahn angeschnittenen Wälder vor Witterungseinflüssen (z. B. Windwurf) mit der Errichtung eines neuen Waldrandes geschützt werden. Zweckmäßig ist eine solche Maßnahme nur an Ort und Stelle des Eingriffs, ansonsten würde das Maßnahmenziel verfehlt. Das Verhältnismäßigkeitsgebot ist dabei beachtet, da keine neuen Flächen für die Kompensationsmaßnahme in Anspruch genommen werden müssen, sondern auf der bereits bewaldeten Fläche durch Auflichtung und Sukzession ein neuer Waldrand zum Schutz des dort noch vorhandenen Waldbestandes gebildet wird. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2.3.12 wird verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat unabhängig davon dennoch mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) Kontakt aufgenommen, zur Klärung eines möglichen Flächentausches. Nach Aussage der BIMA ist das betreffende Flurstück Teil des Truppenübungsplatzes Bergen und kann nicht erworben werden. Die Möglichkeit eines Flächentausches ist nicht gegeben.

Da weitere alternative Flächen nicht zur Verfügung stehen und die Maßnahme 8 A zweckmäßigerweise nur an der vorgesehenen Stelle umgesetzt werden kann, muss es bei der geplanten Inanspruchnahme der Fläche der Einwenderin bleiben. Die Inanspruchnahme der Fläche ist für das Vorhaben in diesem Umfang aus Gründen des überwiegenden Allgemeinwohls erforderlich. Auf die Ausführungen zur Eigentumsinanspruchnahme unter Ziffer 2.2.3.11 wird verwiesen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass eine Gestellung von Ersatzland für diesen Eigentumseingriff nicht erforderlich ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG führt eine Eigentumsinanspruchnahme unterhalb von 5 % der Betriebsfläche nicht zu einer Existenzgefährdung, die mit der Gestellung von Ersatzland zu kompensieren wäre.³⁶ Dies ist hier der Fall. Bei einer Gesamteigentumsfläche der Einwenderin von ca. 76 ha werden vorhabenbedingt ca. 1,3 ha in Anspruch genommen, was einem Anteil von etwa 2 % entspricht. Zwar ist dies grundsätzlich entschädigungspflichtig, in diesem Umfang jedoch nicht durch die Gestellung von Ersatzflächen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entschädigungen sind im Zuge des Grunderwerbs nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zu regeln und sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

2.4.2.6 Einwender E 6

Der Einwender spricht sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen aus.

³⁶ Vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08, Rn. 26, 27



Vom Einwender werden für den Straßenausbau 49 m² sowie für Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahme 9 A) eine Fläche von 1.829 m² des Flurstücks Nr. 92/3, Flur 9 der Gemarkung Fallingbostel benötigt, die erworben werden sollen. Die in der Maßnahme 9 A vorgesehene Anlage des straßenbegleitenden Gehölzstreifens soll die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den 6-streifigen Ausbau und den Verlust dominierender Gehölzbestände im Nahbereich der BAB ausgleichen. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wird dabei auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Das Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG bei der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sind dabei beachtet. Auf die Ausführungen hierzu unter Ziffer 2.2.3.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Gehölzstreifen kann nur entlang der Trasse angelegt werden. Eine Verschiebung auf Ersatzflächen im weiteren Umfeld der BAB ist aufgrund der Maßnahmenziele, der Einbindung der BAB in die offene Landschaft und der Reduzierung von verkehrsbedingten Immissionen in die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen, die eine enge standörtliche Bindung an die BAB erfordern, nicht möglich. Aus diesem Grund kommen auch die vom Einwender vorgeschlagenen Alternativflächen, die sich weiter von der BAB entfernt befinden nicht in Betracht.

Da weitere alternative Flächen nicht zur Verfügung stehen und die Maßnahme 9 A zweckmäßigerweise nur an der vorgesehenen Stelle umgesetzt werden kann, muss es bei der geplanten Inanspruchnahme der Fläche des Einwenders bleiben. Die Inanspruchnahme der Fläche ist für das Vorhaben in diesem Umfang aus Gründen des überwiegenden Allgemeinwohls erforderlich. Auf die Ausführungen zur Eigentumsinanspruchnahme unter Ziffer 2.2.3.11 wird verwiesen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass eine Gestellung von Ersatzland für diesen Eigentumseingriff nicht erforderlich ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG führt eine Eigentumsinanspruchnahme unterhalb von 5 % der Betriebsfläche nicht zu einer Existenzgefährdung, die mit der Gestellung von Ersatzland zu kompensieren wäre.³⁷ Dies ist hier der Fall. Bei einer Gesamteigentumsfläche des Einwenders von ca. 25 ha werden vorhabenbedingt etwa 0,19 ha in Anspruch genommen, was einem Anteil von ca. 0,8 % entspricht, der grundsätzlich entschädigungspflichtig ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Entschädigung für die Flächeninanspruchnahme der Kompensationsmaßnahmen wird im Zuge des Grunderwerbs nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens mit dem betroffenen Grundstückseigentümer geregelt. Sie sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

2.4.2.7 Einwender E 7

Der Einwender spricht sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen aus. Im Erörterungstermin wird ergänzt, die Einwendung richte sich vor allem gegen die Flächeninanspruchnahme für einen Gehölzstreifen entlang der Trasse. Diese Fläche gehe der Landwirtschaft verloren, sodass eine Ersatzfläche gefordert wird. Der Einwender schließt sich hinsichtlich möglicher Ersatzflächen der Einwenderin E 5 an.

Von dem Einwender sollen Teilflächen dreier Flurstücke (Nr. 92/37, 91/17, 91/7 der Flur 8, Gemarkung Fallingbostel) erworben werden. Insgesamt werden 563 m² für den reinen Straßenausbau und 285 m² für Kompensationsmaßnahmen benötigt. Im Verhältnis zur Gesamtgröße der Flurstücke handelt es sich jeweils um eine geringe Flächengröße. Die Inanspruchnahme der Flächen ist für das Vorhaben in diesem Umfang aus Gründen des überwiegenden Allgemeinwohls erforderlich. Auf die Ausführungen zur Eigentumsinanspruchnahme unter Ziffer 2.2.3.11 wird verwiesen. Eine Alternative für die Inanspruchnahme der Straßenaus-

³⁷ Vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08, Rn. 26, 27



baulichen ist nicht erkennbar, da die Verbreiterung nur entlang der vorhandenen Trasse möglich ist und somit nur trassennahe Flächen zur Realisierung des Vorhabens in Betracht kommen.

Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wird dabei auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Das Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG bei der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen für die Kompensationsmaßnahmen und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sind ebenfalls beachtet. Auf die Ausführungen hierzu unter Ziffer 2.2.3.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Auf den für die Kompensationsmaßnahme benötigten Flächen ist die Maßnahme 9 A vorgesehen. Mit dem straßenbegleitenden Gehölzstreifen sollen die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den 6-streifigen Ausbau und der Verlust dominierender Gehölzbestände im Nahbereich der BAB ausgeglichen werden. Der Gehölzstreifen kann nur entlang der Trasse angelegt werden. Eine Verschiebung auf Ersatzflächen im weiteren Umfeld der BAB ist aufgrund der Maßnahmenziele, der Einbindung der BAB in die offene Landschaft und der Reduzierung von verkehrsbedingten Immissionen in die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen, die eine enge standörtliche Bindung an die BAB erfordern, nicht möglich. Aus diesem Grund kommen die vom Einwender vorgeschlagenen Alternativflächen, die im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) stehen und sich weiter von der BAB entfernt befinden, nicht in Betracht, da sie dem Maßnahmenziel zuwiderlaufen würden.

Da weitere alternative Flächen nicht zur Verfügung stehen und die Maßnahme 9 A zweckmäßigerweise nur an der vorgesehenen Stelle umgesetzt werden kann, muss es bei der geplanten Inanspruchnahme der Fläche des Einwenders bleiben. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass eine Gestellung von Ersatzland für diesen Eigentumseingriff nicht erforderlich ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG führt eine Eigentumsinanspruchnahme unterhalb von 5 % der Betriebsfläche nicht zu einer Existenzgefährdung, die mit der Gestellung von Ersatzland zu kompensieren wäre.³⁸ Dies ist hier der Fall. Bei einer Gesamteigentumsfläche des Einwenders von ca. 3,65 ha werden vorhabenbedingt etwa 0,085 ha in Anspruch genommen, was einem Anteil von ca. 2,4 % entspricht, der grundsätzlich entschädigungspflichtig ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Entschädigungen werden im Zuge des Grunderwerbs geregelt und sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

2.4.2.8 Einwender E 8

Die Einwenderin spricht sich gegen die Inanspruchnahme ihrer Eigentumsflächen aus.

Von der Einwenderin wird eine Fläche von 642 m² des Flurstücks 84/2, Flur 9 der Gemarkung Fallingbostel für die Kompensationsmaßnahme 9 A „Anlage eines 5-reihigen Gehölzstreifens“ benötigt, die erworben werden soll. Mit dem straßenbegleitenden Gehölzstreifen sollen die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den 6-streifigen Ausbau und der Verlust dominierender Gehölzbestände im Nahbereich der BAB ausgeglichen werden. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen wird dabei auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt. Das Rücksichtnahmegebot des § 15 Abs. 3 BNatSchG bei der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sind dabei beachtet. Auf die Ausführungen hierzu unter Ziffer 2.2.3.12 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Gehölzstreifen kann nur trassenbegleitend angelegt werden. Eine Verschiebung auf Ersatzflächen im weiteren Umfeld der BAB ist ebenfalls aufgrund der Maßnahmenziele, der Einbindung der BAB in die offene Landschaft und der Reduzierung von verkehrsbedingten

³⁸ Vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08, Rn. 26, 27

Immissionen in die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen, die eine enge standörtliche Bindung an die BAB erfordern, nicht möglich. Aus diesem Grund kommt die Inanspruchnahme alternativer Flächen, die sich weiter von der BAB entfernt befinden nicht in Betracht, da sie dem Maßnahmenziel zuwiderlaufen würden.

Im Erörterungstermin trägt die Einwenderin zwar vor, sie sei im Besitz eines Waldstückes im Bereich des Regenrückhaltebeckens. Sie biete diese Fläche als Ersatz / Tauschfläche für die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Fläche an. Dieses Angebot wurde kurze Zeit später jedoch zurückgezogen, die Einwenderin möchte weiterhin keine Fläche abgeben. Eine Prüfung seitens der Vorhabenträgerin, ob diese Fläche zum Tausch und für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahme geeignet sei, konnte somit nicht stattfinden.

Da auch keine anderen Flächen zur Verfügung stehen und die Maßnahme 9 A zweckmäßigerweise nur an der vorgesehenen Stelle umgesetzt werden kann, muss es bei der geplanten Inanspruchnahme der Fläche der Einwenderin bleiben. Im Verhältnis zur Gesamtgröße des Flurstücks handelt es sich nur um eine geringe Flächengröße. Die Inanspruchnahme der Fläche ist für das Vorhaben in diesem Umfang aus Gründen des überwiegenden Allgemeinwohls erforderlich. Auf die Ausführungen zur Eigentumsinanspruchnahme unter Ziffer 2.2.3.11 wird verwiesen. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch darauf, dass eine Gestellung von Ersatzland für diesen Eigentumseingriff nicht erforderlich ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG führt eine Eigentumsinanspruchnahme unterhalb von 5 % der Betriebsfläche nicht zu einer Existenzgefährdung, die mit der Gestellung von Ersatzland zu kompensieren wäre.³⁹ Dies ist hier der Fall. Bei einer Gesamteigentumsfläche der Einwenderin von 257.685 m² werden vorhabenbedingt 642 m² in Anspruch genommen, was einem Anteil von etwa 0,25 % entspricht, der grundsätzlich entschädigungspflichtig ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass Fragen des Grunderwerbs und der Entschädigung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Diese werden außerhalb des Verfahrens geregelt.

Weitere Einwendungen wurden nicht erhoben.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss 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 09.04.2015 (Nds. GVBl. S. 68-70), 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 Obergericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des

³⁹ Vgl. BVerwG, Urteil vom 14.04.2010, 9 A 13/08, Rn. 26, 27



Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

4 Hinweise

4.1 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter 1.1.2. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Bad Fallingbostal und der Stadt Walsrode sowie dem Gemeindefreien Bezirk Osterheide für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Regionaler Geschäftsbereich Verden, Bürgermeister-Münchmeyer-Straße 10, 27283 Verden, Telefon: (04231) 9239-0 oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Dezernat Planfeststellung -, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, Telefon: (0441) 2181-0, nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

4.2 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 17c Nr. 1 FStrG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens 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.

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 zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

4.4 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutungen und die Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage

Biewald



5. Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes -(Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
AD	Autobahndreieck
ABEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
ARS 18/95	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 06.06.1995
ARS 22/96	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 01.08.1996
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vertragsbedingungen
BA	Bauabschnitt
BANZ	Bundesanzeiger
BAST	Bundesanstalt für das Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes- Immissionsschutzgesetz
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMJ	Bundesjustizministerium
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EKzG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut



Abkürzung	Bedeutung
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999
Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MAMs 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBI.	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC-Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMBV vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz
MU	Niedersächsisches Umweltministerium
MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBI. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.



NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsisches Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NO	Stickstoffmonoxid
NO2	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht - Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
OD	Ortsdurchfahrt
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PlafeR 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
PIVereinfG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Rußpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten



RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO ₂	Schwefeldioxid
SPNV	Schienerpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPg
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGh	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
Vwv-StVO	Verwaltungsvorschriften zur StVO
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSG	Wasserschutzgebiet